



UNIVERSITAT  
POLITÀCNICA  
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA  
SUPERIOR  
D'ARQUITECTURA



# Estrategias para futuras intervenciones en el centro histórico de São Paulo

Autor: Victor Nunes Alvarez

Especialidad: Arquitectura y Habitat Sostenible

Tutor: Dr. Francisco José Nieto Edo

ESCUELA TECNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA (ETSA)  
MASTÉR UNIVERSITARIO EN ARQUITECTURA AVANZADA, PAISAJE, URBANISMO Y DISEÑO  
CURSO ACADEMICO 2018-2019





# **RECREAR LA VEINTICINCO:**

*MEMORIA, PRESENTE Y FUTURO*

**Victor Nunes Alvarez**

Master Arquitectura Avanzada, Paisaje, Diseño y Urbanismo

Tutor: Dr.Francisco José Nieto Edo

ETS de Arquitectura

Universitat Politècnica de Valencia

Septiembre 2019



## AGRADECIMIENTO

Primeramente me gustaría agradecer a mi familia, por siempre me apoyaren y estar a mi lado. Principalmente mi padre y mi madre que sin ellos no podría estar pasando por esta etapa de mi vida.

Luego quería agradecer a todos que me ayudaron a realizar este trabajo, en especial la atención de mi tutor, el profesor Francisco José Nieto Edo, que en todos los encuentros en los cafés y en los almuerzos valencianos, me apporto mucha información y me ayudo con todo su conocimiento y experiencia.

También, quería agradecer a todos mis amigos de Brasil y principalmente al Ahmad Slim que me ayudó a visitar el barrio y a tomar datos. A mis amigos de Valencia que el master trajo, y que contribuyeron para que este tiempo fuese más alegre y con mucha comida.

En especial también quería agradecer a mi novia Angela, que me ayudo en todos los momentos y que estuvo a mi lado siempre que fue necesario.

Por ultimo, quería agradecer el Archivo Municipal de São Paulo, por me ayudar a buscar los planos y datos para el desarrollo del trabajo, los profesores que tuve en el grado en Brasil que mismo lejos, nos ayudaron aportando información, y a la UPV por me proporcionar una nueva experiencia en mi vida con todo el soporte necesario.

Muchas Gracias a todos.

## RESUMEN

Las grandes ciudades de la América sufren con sus crecimientos muy acelerados que acaban desorganizando y generando una gran desigualdad social en la ciudad.

Los centros históricos acaban sufriendo con ese crecimiento acelerado por la creación de distintas centralidades en la misma ciudad, además de la creación de distintos barrios más estructurados y con las clases sociales específicas.

Muchos arquitectos y urbanistas luchan con el intento de recuperar los centros históricos de las ciudades, analizando sus historias de desarrollo para proponer propuestas de intervención más correctas para cada caso.

Este trabajo investiga estrategias de regeneración urbana y de reciclaje del espacio público para el área histórica de la ciudad de São Paulo, que hasta los días de hoy posee en sus vías edificios históricos que nos muestran cómo era la ciudad en los años anteriores. También estudia, cómo podría insertarse estrategias actuales en un área con una arquitectura urbana ya consolidada.

El lugar de estudio será en *La Veinticinco*, que pertenece al barrio de la Sé, en el centro histórico de São Paulo, donde al pasar de los años fue sufriendo transformaciones. La tranquila Vila de Piratininga donde se instalaron los jesuitas para la alfabetización y catequización de los indios, hoy alberga la mayor concentración de personas por día, además de grandes edificios que se transformaron en oficinas o depósitos.

Sin embargo, hasta los días de hoy *La Veinticinco* contiene espacios urbanos antiguos y edificios de las primeras construcciones que se realizaron en el barrio. Por lo tanto, el desafío de este trabajo es realizar estrategias que puedan ser utilizadas para futuras intervenciones, llevando en cuenta la historia y los hechos que pasaron en el área, para recuperarla nuevamente para la ciudad.

## ABSTRACT

Latin America's big cities suffer with their very accelerated growths that end up disorganizing the city and generating a great social inequality.

Historic centers end up suffering from this accelerated growth due to the creation of different centralities in the same city, as well as the creation of different more structured neighborhoods with specific social classes.

Many architects and urban planners struggle with the attempt to recover the historic centers of cities, analyzing their development histories in order to propose more correct intervention proposals for each case.

This work investigates strategies of urban regeneration and recycling of public space for the historic area of the city of São Paulo, which to this day has historic buildings in its streets that show us what the city was like in previous years. It also studies how current strategies could be inserted in an area with an already consolidated urban architecture.

The place of study will be in *La Veinticinco*, which belongs to the Sé neighborhood, in the historical center of São Paulo, where over the years it was suffering transformations, the quiet Vila de Piratininga where the Jesuits settled for literacy and catechization of the Indians, today houses the largest concentration of people per day, in addition to large buildings that were transformed into offices or warehouses.

However, to this day *La Veinticinco* contains old urban spaces and buildings from the first constructions that were made in the neighborhood. Therefore, the challenge of this work is to develop strategies that can be used for future interventions, taking into account the history and events that happened in the area, to recover it again for the city.



# ÍNDICE

INTRODUCCIÓN .....	11
INTRODUÇÃO .....	15

## CAPITULO 1

### HISTÓRIA DE LA CIUDAD DE SÃO PAULO

1.1 Los orígenes de la ciudad (1532-1600 ) .....	24
1.2 São Paulo y el descubrimiento del oro (1600-1711) .....	27
1.3 El paso del oro al azúcar (1711-1822) .....	28
1.4 La São Paulo Imperial (1822-1889) .....	32
1.5 La expansión de la ciudad (1889-1930) .....	35
1.6 La metrópolis (1930-1960) .....	43
1.7 Tiempos Actuales .....	54

## CAPITULO 2

### EL BARRIO DE LA SÉ

2.1 Demarcación del barrio de la Sé .....	70
2.2 Desarrollo morfológico de la Sé .....	75
2.3 Edificios de interés histórico en el barrio de la Sé .....	86

## CAPITULO 3

### EL ÁREA DE ESTUDIO: LA VEINTICINCO

3.1 Delimitación del área de estudio .....	97
3.2 Desarrollo morfológico de La Veinticinco .....	103
3.3 Desarrollo de las manzanas .....	129
3.4 Evolución arquitectónica de La Veinticinco .....	130
3.5 Edificios de interés histórico en el área .....	134

## CAPITULO 4

### LA MEMORIA, EL RECUERDO Y EL FUTURO

4.1 Sesc Pompéia – Lina Bo Bardi .....	146
4.2 Pinacoteca de São Paulo – Paulo Mendes da Rocha y Bonelli .....	148
4.3 El caso de Bolonia – Italia .....	150
4.4 El caso de Recife – Brasil .....	153

## CAPITULO 5

### SITUACIÓN URBANA ACTUAL DE LA VEINTICINCO

5.1 Datos de la Población .....	159
5.2 Uso y Ocupación del Suelo .....	160
5.3 Altura de los edificios y tipología .....	163
5.4 Edificios Protegidos .....	167
5.5 Edificios Abandonados .....	169
5.6 Áreas Verdes .....	171
5.7 Sistema viario .....	173
5.8 El diseño de los sectores .....	175
5.9 Análisis D.A.F.O .....	188

## CAPITULO 6

### ESTRATEGIAS PROYECTUALES

6.1 Las Directrices .....	193
6.2 Estrategias .....	198

CONCLUSIÓN .....	208
------------------	-----

CONCLUSÃO .....	212
-----------------	-----

BIBLIOGRAFIA .....	214
--------------------	-----

# INTRODUCCIÓN

11

"São Paulo del cielo azul,  
De las noches de luna,  
De las hermosas mañanas del sol,  
Al amanecer..."<sup>1</sup>

## Objetivos

Los centros históricos de las ciudades tienen una gran importancia para que podamos comprender sus transformaciones y desarrollos, ya que fue allí donde la ciudad inició y empezó a expandirse. En una gran ciudad como São Paulo, los centros históricos acaban siendo olvidados ya que hay muchas otras centralidades y espacios que llevan a las personas a ocuparlos y a no tener la necesidad de desplazarse hasta el centro.

El trabajo tiene como objetivo estudiar con muchos detalles cada momento de la historia de la ciudad, en este primero momento de una manera general para después acercarnos y estudiar el barrio específico de la Sé, donde será delimitada un área específica que llamaremos de *La Veinticinco*, para el desarrollo de estrategias e ideas que podrían ser útiles y más desarrolladas futuramente para proyectos de intervención en esta área.

*La Veinticinco* pertenece al barrio de la Sé, en el centro histórico de la ciudad de São Paulo, fue en esta área que el comercio de la ciudad empezó hace muchos años, por tener un río cerca y abrigar un puerto de mercancías que fue muy importante para la región en esos momentos, siendo el responsable por clavar las raíces comerciales del área. Hoy *La Veinticinco* tiene gran importancia para la ciudad, ya que allí recibe 1 millón de personas al día<sup>2</sup>, y es responsable por mover la economía y traer muchas personas para el área.

Tomamos en cuenta para el desarrollo de las estrategias, la vida cotidiana de las personas que trabajan en la región, las fiestas y la cultura del barrio. Todo el diseño urbano del lugar, como edificios, calles, espacios verdes, áreas abandonadas, áreas públicas y privadas. Trabajamos

---

1. Música "É São Paulo" de Alvarenga e Ranchinho. Año 1965

2. Disponible en: <http://gshow.globo.com/programas/mais-voce/O-programa/noticia/2013/12/rua-25-de-marco-recebe-um-milhao-de-pessoas-por-dia-em-dezembro.html> /Dia de acceso 21/01/2019

con el objetivo de unificar estos espacios, utilizando la historia de la ciudad como base principal, para tener el conocimiento de sus procesos de transformaciones que se han producido en su espacio urbano a lo largo de los años, mejorando la imagen de *La Veinticinco* para devolver a la ciudad este barrio que hoy en día no es amistoso para los ciudadanos.

## Metodología

El trabajo se estructura en tres partes distintas que se complementan. En la primera parte, nos ponemos a pesquisar y caracterizar cada momento de la historia de la ciudad de São Paulo de manera general, desde su formación y desarrollo hasta los días actuales, proporcionando un panorama histórico. Para levantar datos de la historia de la ciudad fueron utilizadas pesquisas y trabajos académicos, periódicos de los diferentes años de la ciudad, entrevistas y videos de historiadores y la interpretación de imágenes y planos antiguos.

La segunda parte, también con enfoque histórico, se caracteriza por aclarar el desarrollo morfológico del barrio de la Sé en sus diferentes momentos y luego el análisis más específico de *La Veinticinco*, que se considera en ese trabajo el área más significativa del barrio.

Para estos análisis vamos a basarnos en diferentes teorías de historiadores, vamos a utilizar planos, estadísticas y datos buscados por el autor en el archivo municipal del Ayuntamiento de São Paulo. También serán desarrollado esquemas sencillos pero aclarativos de las calles antiguas y las nuevas, las transformaciones al pasar de los años, el espacio natural y el construido, para que podamos conocer el barrio desde su principio.

Ya en el tercer momento, más propositivo, vamos a dividir en dos partes, en la primera realizaremos un análisis de la situación actual de nuestra área de estudio a través de la realización de diferentes planos hechos por el autor, donde se puede conocer las características de gabarito, los usos del suelo, áreas abandonadas y en uso, como la gente utiliza la calle, para que luego podamos hacer un DAFO para tener una base al realizar las propuestas.

En la segunda parte vamos a proponer estrategias para *La Veinticinco* basadas en el estudio realizado con relación a la historia y de los problemas actuales de la ciudad. A través de esquemas en los planos buscaremos expresar gráficamente nuestra intención de aportar estrategias que puedan servir como base a futuros proyectos en la región.

## Contribución de la Pesquisa

Este trabajo también aporta información para dos diferentes tesis académicas que fueron realizadas en diferentes barrios de la ciudad de São Paulo, pero que están alrededor de nuestra área de pesquisa, con eso podemos contribuir para un mejor conocimiento del área histórica de la ciudad de São Paulo.

El primer trabajo fue realizado por mi profesor de grado de la universidad Anhembi Morumbi, el maestro José Rollemberg de Mello Filho, con la tesis *Arquitetura no contexto Urbano Antigo*, realizado en la Universidad de São Paulo (USP) en el año de 2001. Tratase de un estudio sobre los diferentes momentos del barrio del Brás, que junto al barrio de la Sé son los principales barrios comerciales de la ciudad. Fue utilizada mucha información de su trabajo para el desarrollo de esta tesis, ya que proporciona una profunda inmersión en la historia de São Paulo.

Otra tesis a la cual nuestra pesquisa aporta información es el trabajo del doctor Pablo Coquillat Mora, con la tesis *Principios de Evolución Urbana (La Rua Santa Ifigênia y las vías de comercio especializado en São Paulo)* realizado en la Universitat Politecnica de Valencia en el año de 2018, que estudia los diferentes momentos por los cuales ha pasado el barrio de la Santa Ifigênia en São Paulo. Este trabajo con características semejantes al nuestro estudio del barrio de la Sé, aporta mucha información sobre la formación y desarrollo de su barrio a través de cada momento e historia de la ciudad.



*"São Paulo do céu azul,  
Das noites de lua,  
Das lindas manhãs de sol,  
Ao raiar da madrugada..."<sup>1</sup>*

### Objetivos

Os centros históricos das cidades são de grande importância para que possamos entender suas transformações e desenvolvimentos, pois foi lá que a cidade nasceu e começou a se expandir. Em uma cidade grande como São Paulo, os centros históricos acabam sendo esquecidos, pois existem muitas outras centralidades e espaços que levam as pessoas a ocupá-los e não quererem se mudar para o centro.

O trabalho tem como objetivo estudar em muitos detalhes todos os momentos da história da cidade, na primeira parte estudaremos de uma maneira geral a história da cidade para depois estudar mais a fundo o bairro da Sé, de onde será delimitada uma área específica que chamaremos de A Vinte e Cinco, para o desenvolvimento das estratégias e ideias que poderiam ser úteis e mais desenvolvidas em futuros projetos para esta área.

Esse pedaço do bairro em que vamos trabalhar pertence ao bairro da Sé, no centro histórico da cidade de São Paulo, foi nessa área que o comércio da cidade começou há muitos anos, por ter um rio próximo e abrigar um porto de mercadorias que era muito importante para a região, sendo responsável por pregar as raízes comerciais da Vinte e Cinco. Hoje o bairro é muito importante para a cidade, pois recebe 1 milhão de pessoas por dia<sup>2</sup> e é responsável por movimentar a economia e atrair muitas pessoas para a área.

Levamos em consideração para o desenvolvimento das estratégias, o cotidiano das pessoas que trabalham na região, as festas e a cultura do bairro. Todo o desenho urbano do local, como edifícios, ruas, espaços verdes, áreas abandonadas, áreas públicas e privadas. Trabalhamos com o objetivo

---

1. Música "É São Paulo" de Alvarenga e Ranchinho. Ano 1965

2. Disponível em: <http://gshow.globo.com/programas/mais-voce/O-programa/noticia/2013/12/rua-25-de-marco-recebe-um-milhao-de-pessoas-por-dia-em-dezembro.html> /Dia de acesso 21/01/2019

de unificar os espaços, utilizando a história da cidade e do local como base principal, para compreender os processos de transformações que foram produzidos em seus espaços públicos ao longo dos anos, melhorando as zonas degradadas para devolver à cidade este bairro que não é agradável para as pessoas que o visitam.

## Metodología

O trabalho está estruturado em três partes diferentes que se complementam. Na primeira parte, começamos a pesquisar e caracterizar cada momento da história da cidade de São Paulo de forma geral, desde sua formação e desenvolvimento até os dias atuais, proporcionando um panorama histórico da cidade. Para a coleta de dados sobre a história, utilizamos pesquisas e trabalhos acadêmicos, jornais dos diferentes anos da cidade, entrevistas e vídeos de historiadores e a interpretação de imagens e mapas antigos. A segunda parte, também com enfoque histórico, caracteriza-se por esclarecer o desenvolvimento morfológico do bairro da Sé em seus diferentes momentos e depois a análise mais específica da Vinte e Cinco, que é considerada nesse trabalho a área mais significativa do bairro. Para essas análises vamos nos basear em diferentes teorias de historiadores, vamos utilizar mapas, estatísticas e dados pesquisados pelo autor no arquivo municipal de São Paulo. Vamos também desenvolver esquemas simples, mas claros de ruas antigas e novas, transformações ao longo dos anos, o espaço natural e o espaço construído, para que possamos conhecer o bairro desde o início. Já no terceiro momento, mais propositivo, dividiremos em duas partes, na primeira faremos uma análise da situação atual da Vinte e Cinco e através da realização de diferentes mapas feitos pelo autor, conheceremos as características de gabarito, dos usos do solo, edifícios abandonados e em uso, como as pessoas utilizam a rua, para que depois possamos fazer um D.A.F.O para ter uma base mais estruturada na hora de realizar as estratégias.

Já na segunda parte, vamos a desenvolver estratégias para a Vinte e Cinco baseadas no estudo realizado de sua história e de seus problemas atuais.

Através de esquemas sobrepostos nos mapas, buscaremos expressar graficamente nossa intenção de contribuir com ideias que possam servir como base para futuros projetos na região.



## Contribuição da Pesquisa

Esta pesquisa também agrega informação para dois trabalhos acadêmicos que foram realizados em diferente bairros da cidade de São Paulo, mas que estão nos arredores da nossa área de estudo. Com isso, podemos contribuir para um melhor conhecimento da área histórica da cidade de São Paulo.

O primeiro trabalho foi desenvolvido pelo meu professor de graduação da Universidade Anhembi Morumbi, o professor José Rollemberg de Mello Filho, com a dissertação Arquitetura no contexto urbano antigo, realizado na Universidade de São Paulo (USP) no ano de 2001. Seu trabalho trata-se de um estudo sobre os diferente momentos do bairro do Brás em São Paulo, que junto com a Sé são os principais bairros comerciais da cidade. Foi utilizado muita informação de sua dissertação para o desenvolvimento dessa pesquisa para a Vinte e Cinco, já que a sua dissertação proporciona uma profunda imersão na historia de São Paulo.

Outro trabalho que a nossa pesquisa contribui com informações é a tesis de doutorado do Pablo Coquillat Mora, com a tesi Principios de Evolución Urbana(La calle Santa Ifigenia y las vias de comercio especializado em São Paulo) realizado na Universitat Politecnica de Valencia em 2018, que estuda os diferentes momentos pelas quais o bairro da Santa Ifigenia em São Paulo passou.

Este trabalho com características semelhantes a nossa pesquisa na Vinte e Cinco, contribui com muita informação a respeito da formação e desenvolvimento de seu bairro em cada momento da história da cidade.





**“Pensar el pasado para comprender el presente e idear el futuro.”**

Heródoto de Halicarnas



# CAPITULO 1

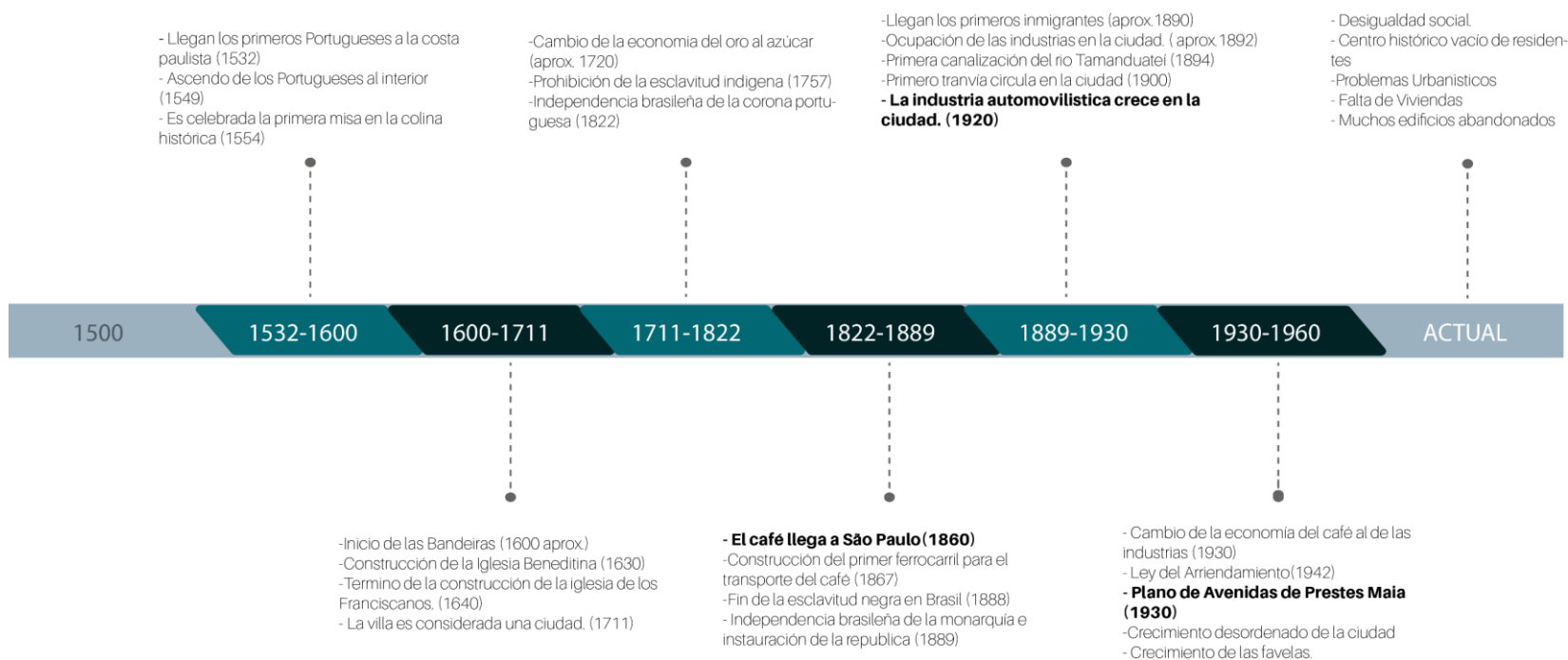
HISTORIA DE LA CIUDAD DE SÃO PAULO

En este capítulo trataremos de contar la historia de la ciudad de São Paulo desde el inicio de su existencia, para tener una base histórica a la hora de desarrollar estrategias para el área de estudio, además de ser el principal factor que nos llevará a la interpretación del estado actual de la ciudad. En esta primera parte contaremos la historia de São Paulo de manera general y en el siguiente capítulo mostraremos a través de esquemas y mapas antiguos el desarrollo del área elegida.

Para facilitar la comprensión de los principales hechos ocurridos en la ciudad desde su creación, desarrollamos un cronograma en el que destacamos los principales acontecimientos de cada siglo y los años correspondientes, para facilitar su comprensión.

Descubriremos las principales razones que llevaron al crecimiento de la pequeña villa jesuita a convertirse en una de las mayores metrópolis del mundo. A través del conocimiento de la historia de la ciudad, entendiendo sus problemas es posible desarrollar y formular estrategias apropiadas.

1.

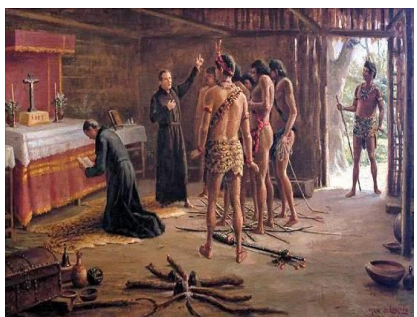


**Imagen 1** – Línea de tiempo de la historia de la ciudad de São Paulo. 2019. Elaborado por el autor

## 1.1 Los orígenes de la ciudad (1532-1600)



2.



3.

Con la llegada de los primeros portugueses a la costa paulista, más concretamente a la ciudad de São Vicente, el portugués João Ramalho fue el primero en tener comunicación con las diversas tribus indígenas que existían en la región y fue el primero en subir la Serra del Mar hacia el "cacique"<sup>3</sup> Tibiriça, líder de las grandes tribus y cuya residencia estaba situada en lo alto de una colina, cerca de donde se encuentra hoy el monasterio de São Bento. João Ramalho se establece en la región y comienza a constituir varias familias con las indígenas del jefe, aprende sus costumbres, conoce sus códigos y su forma de vida, lo que fue muy importante para la futura llegada de jesuitas y portugueses, ya que fue con la ayuda de João Ramalho que pudieran llegar al interior de la ciudad.<sup>4</sup> En 1532, Martim Afonso llegó a la costa de São Vicente con sus grandes carabelas, los indígenas que trabajaban en la costa no entendieron lo que estaba pasando y fueron a advertir a Tibiriça, que junto con João Ramalho un portugués "abrasileirado"<sup>5</sup> bajó por la cordillera y fueron a reunirse con Martim Afonso, a partir de ese momento hubo en un principio una alianza entre indígenas y portugueses, una alianza en la que se hizo posible la ocupación de la región de São Paulo.

A partir de 1549 comenzó el ascenso de los portugueses al interior de la costa, debido a la llegada de Tomé de Sousa, el primer gobernador portugués que llegó a Brasil, y trajo decenas de familias europeas y los primeros jesuitas que tenían como objetivo conocer a los indígenas para que pudiesen ser evangelizados, ya que la mayor concentración de indígenas se localizaba subiendo la montaña hasta la planicie, y esta fue una de las principales razones del ascenso de los portugueses. Los jesuitas, con la ayuda de João Ramalho, comenzaron a catequizar a los indios de una manera muy sencilla, sin un lugar específico, sólo reuniéndolos y mostrando la forma cristiana de vivir.

En busca de un lugar para quedarse, Manuel da Nóbrega, uno de los sacerdotes portugueses que pretendía catequizar a los indios, encontró un lugar ideal para construir una pequeña estructura que podemos llamar de una pequeña capilla en un gran valle entre dos ríos, con una forma triangular, mucha vegetación, animales y donde se podría ver la llegada de posibles invasores cerca del valle.

**Imagen 2** - Cabaña de Pindobuçú.  
Óleo de Benedito Calixto 1927.  
Fuente: Café Historia

**Imagen 3** — Anchieta e Nobrega en la cabaña de Pindobuçú, 1927.  
Fuente: Café Historia

1. En el diccionario Aurelio, la palabra cacique significa "aquel que dita las reglas o impone sus voluntades en un lugar o sobre un grupo de individuos.

2. VILLA, Marco Antonio – História da cidade de São Paulo – Video Clase.

3. Expresión popular para una persona que tiene las costumbres brasileñas.



Las imágenes de la próxima página muestran la morfología del lugar elegido por Manuel da Nóbrega para la construcción de su capilla. Después de su construcción, en el día 25 de enero de 1554, se celebró la primera misa, que simboliza oficialmente el cumpleaños de São Paulo.

Las imágenes de la próxima página muestran la morfología del lugar elegido por Manuel da Nóbrega para la construcción de su capilla. Después de su construcción, en el día 25 de enero de 1554, se celebró la primera misa, que simboliza oficialmente el cumpleaños de São Paulo.

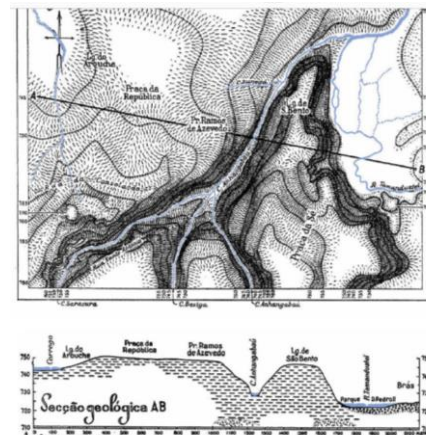
En 1560, el pueblo fue elevado a la categoría de aldea, que recibió a los representantes de Portugal que venían de la extinta aldea de Santo André da Borda do Campo, que estaba muy aislada de la aldea de São Paulo, y sufrió varios ataques de tribus indígenas y los gobernantes de Portugal decidieron poner fin a la aldea y trasladar a las familias hacia São Paulo. Entre los habitantes del pueblo de São Paulo, podemos decir que había portugueses con diferentes tipos de intereses entre ellos.

*"Los jesuitas estaban allí para catequizar a los indios nativos, los funcionarios del gobierno para establecer el dominio sobre las tierras inexploradas, y los colonos estaban interesados en las fortunas potenciales, la esclavitud y el comercio de los indios y sus mujeres."*<sup>6</sup>

Desde el punto de vista urbanístico, se puede observar que el gobierno portugués no trató a sus colonias como parte de Portugal, ya que el principal interés y la principal fuente de economía era negociar especias con los indios. Para Holanda la ciudad que los portugueses construyeron en América no es un producto mental, no contradice la imagen de la naturaleza, y su silueta está ligada a la línea del paisaje.

*No hay rigor, no hay método, no hay previsión, siempre este abandono significativo que expresa la palabra negligencia.*<sup>7</sup>

Sin embargo, la topografía de la región tampoco ayudo para hacer una ciudad que fuera planeada, en las imágenes de la siguiente pagina podemos ver la ubicación de la villa.



4.

**Imagen 4** – Topografía de la ciudad de São Paulo. 1957. Fuente: Ab'SABER, Azis Nacib

6. Reis, Nestor Goulart. *São Paulo: Vila, Cidade, MetrÓpole*. São Paulo, Takano, 2004, Pag. 16

7. HOLANDA, Sérgio Buarque de. (1998). *Raízes do Brasil*. São Paulo, Cia. das Letras. Pag. 110



5.



6.

**Imagen 5** – Villa de São Paulo. Oleo de Jean Baptist Debret, 1924. Fuente: Fundação Maria Luisa e Oscar Americano

**Imagen 6** – Iglesia Villa de São Paulo. Autor Desconocido. Fuente: Google Imagen.

## 1.2 São Paulo y el descubrimiento del oro (1600-1711)

A finales del siglo XVII se descubrió una gran cantidad de metales preciosos en la región de Minas Gerais, con la noticia de riquezas en otras tierras hizo con que varios "bandeirantes"<sup>8</sup> fuesen a incursiones al nuevo continente, organizadas por el rey de la capitania y de São Paulo. Portugal tenía el objetivo de mantener las colonias que había hecho y con el descubrimiento de oro se podría lograr este objetivo, además los indígenas eran utilizados como esclavos para la extracción de oro y para los servicios de los bandeirantes, en ese momento los indígenas que eran aliados de los portugueses en otras épocas, ahora se convirtieron en esclavos del hombre blanco. Con el nuevo camino hecho desde Minas Gerais hasta la capital colonial que era Río de Janeiro, para un mejor control de los portugueses en relación con la recaudación de impuestos y aduanas, el pueblo de São Paulo terminó desviándose del eje de la economía minera y poco fue se desarrollando y creciendo en ese momento. Sin embargo, São Paulo estaba rodeada de grandes ríos que servían para las grandes "monções"<sup>9</sup> para el transporte de alimentos y productos para los bandeirantes que se aventuraban en busca de oro y de pueblos indígenas.

Durante este período de las banderas, algunas construcciones importantes fueron construidas en las afueras de la villa amurallada de São Paulo.

*"La orden benedictina se estableció en 1630 en el extremo norte, los franciscanos construyeron su iglesia entre 1640 y 1643 y su convento adyacente se abrió en 1647 en la esquina suroeste. Estos dos monasterios, con la Iglesia del Carmelo de 1594 en la esquina sureste, simbolizarían, durante los próximos 250 años, los límites territoriales del São Paulo urbano."<sup>10</sup>*

A principios del siglo XVIII, la actual ciudad de São Paulo comenzó en la Calle del Carmo y terminó en la Calle São Bento. Más al sur estaba el Largo São Francisco. Así formaban una villa triangular con las iglesias en sus puntas.



7.



8.

**Imagem 7** – Igreja do Carmo. Aquarela de José Wasth Rodrigues, 1950. Fuente: São Paulo Antiga

**Imagem 8** – Igreja de São Francisco en 1862. Autor Cristiane Carbone. Fuente: Cristiane Carbone Blogspot.

8. Los bandeirantes fueron los primeros pioneros del país, en busca de metales preciosos e indígenas.

9. Las llamadas monções eran expediciones fluviales que, entre la segunda década del siglo XVIII y la primera mitad del siglo XIX, mantuvieron el contacto entre la capitania de São Paulo y la capitania de Mato Grosso.

10. Shieh, Leonardo. *Urban Acupuncture as a Strategy for São Paulo*. Mestrado. Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts, 2006. Pág. 21-22



9.

**Imagen 9** – Amador Bueno huyendo en el Monasterio de São Bnto. Oleo de Oscar Pereira da Silva, 1931. Fuente: Biblioteca Mosteiro de São Bento

Es a partir de esta área que la ciudad de São Paulo va a crecer y desarrollarse, y a tornarse en los días actuales como el centro histórico de la ciudad.

### 1.3 El paso del oro al azúcar (1711-1822)

En este período entre finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, no hay mucha información sobre la ciudad de São Paulo, hay un enfoque muy grande sobre la región de Minas Gerais y la exploración de oro en esta región. Sin embargo, según Carlos Landell, la caña de azúcar tenía un valor económico muy alto en aquella época, porque dependía de la comercialización del mercado de Venecia y Génova, el kilo de azúcar costaba lo mismo que el de oro.<sup>11</sup> Con la noticia de que el oro se estaba agotando en la región de Minas Gerais, era necesario apostar por otras estrategias económicas para mantener la ciudad colonial.

*"El gobierno portugués apoyó un cambio económico hacia la agricultura, principalmente las plantaciones de caña de azúcar. El azúcar era un producto caro y demandado en toda Europa y, de hecho, las nuevas plantaciones hicieron posible la ocupación territorial de una gran extensión costera de las Américas"*<sup>12</sup>

*Muchas ciudades pioneras en el interior de la provincia de São Paulo fueron utilizadas para la siembra de caña de azúcar en esta época, muchas todavía tienen características de este período en su arquitectura y economía agrícola.*

*"La producción de azúcar y la siembra de caña de azúcar hicieron posible que la población se estabilizara en esta región, creando así el cuadrilátero azucarero, un cuadrado realizado por las ciudades de Jundiaí, Mogi Guaçu, Piracicaba y Sorocaba."*<sup>13</sup>

11. LANDELL, C. - *Histórias da história de São Paulo*. (2012). [video] São Paulo: UNIVESP.

12. Shieh, Leonardo. *op. cit.*, Pág. 23

13. RAMOS, P. - *Histórias da história de São Paulo*. (2012). [video] São Paulo: UNIVESP.

Esta economía centrada únicamente en el cultivo de la caña de azúcar hizo que la ciudad sufriera problemas de suministro de alimentos, por lo que las élites que vivían en las ciudades buscaron vivir en las alquerías que rodeaban la ciudad, para que pudieran consumir lo que se producía y dejar de depender de las ciudades.

*"Estas familias ricas también tenían otra casa en el centro de la ciudad, para ser usada eventualmente, en ocasión de fiestas y en situaciones especiales"*<sup>14</sup>

Sin embargo, hubo una mejora en la ciudad de São Paulo con el cambio económico del oro al azúcar, ya que se podría invertir en una economía cercana, y además hubo inversiones realizadas en la ciudad para la producción y transporte del azúcar a la costa.

*"Poco después, en 1809, el Ayuntamiento dio el nombre de las calles y la numeración de los edificios. A partir de esta identificación se podría clasificar entre lo rural y lo urbano. Como las demarcaciones debían ser más precisas, se institucionalizó la marca cero de la ciudad. Lo principal es que estas medidas permitieron que la recaudación de los impuestos se pudiera hacer con más rigor"*<sup>15</sup>

Con esto la ciudad comienza a tener su parte rural y urbana que era claramente visible la separación, ya que encima de la colina se encontraban las construcciones consolidadas dentro del triángulo histórico y alrededor un gran número de alquerías con plantaciones de caña y algunos ganaderos.

*"En realidad, el azúcar tuvo que organizar toda la infraestructura necesaria para su comercialización. Las carreteras, el puerto, el comercio, todo se desarrolló como resultado de la nueva actividad económica de los paulistas y se adaptó a esta función, Santos antes de ser un puerto de café, era un puerto de azúcar."*<sup>16</sup>

---

14. Rollemberg de Melo Filho, J. *Arquitetura no contexto urbano antigo*. Mestrado. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2001. Pág. 64

15. *Idem, ibidem*, Pág. 64

16. Schorer Petrone, M. *A lavoura canavieira em São Paulo: Expansão e Declínio (1765-1851)*. 1st ed. São Paulo, 1998. Pag.32

Además de tener una nueva economía, el Marqués de Pombal ordenó la expulsión de los jesuitas de Brasil por la amplia influencia política y económica que tenían dentro de la colonia. Poco después, en 1757, prohibió la esclavitud indígena y transformó algunos pueblos en pueblos sujetos al poder de la Corona.<sup>17</sup> Así, la fuerza de trabajo se convirtió en la de los esclavos africanos, lo que generó una economía aún mayor.

A principios del siglo XIX, las carreteras que se crearon para conectar la ciudad de São Paulo con las aldeas productoras de azúcar fueron creciendo y extendiendo el territorio de la provincia de São Paulo.

10.

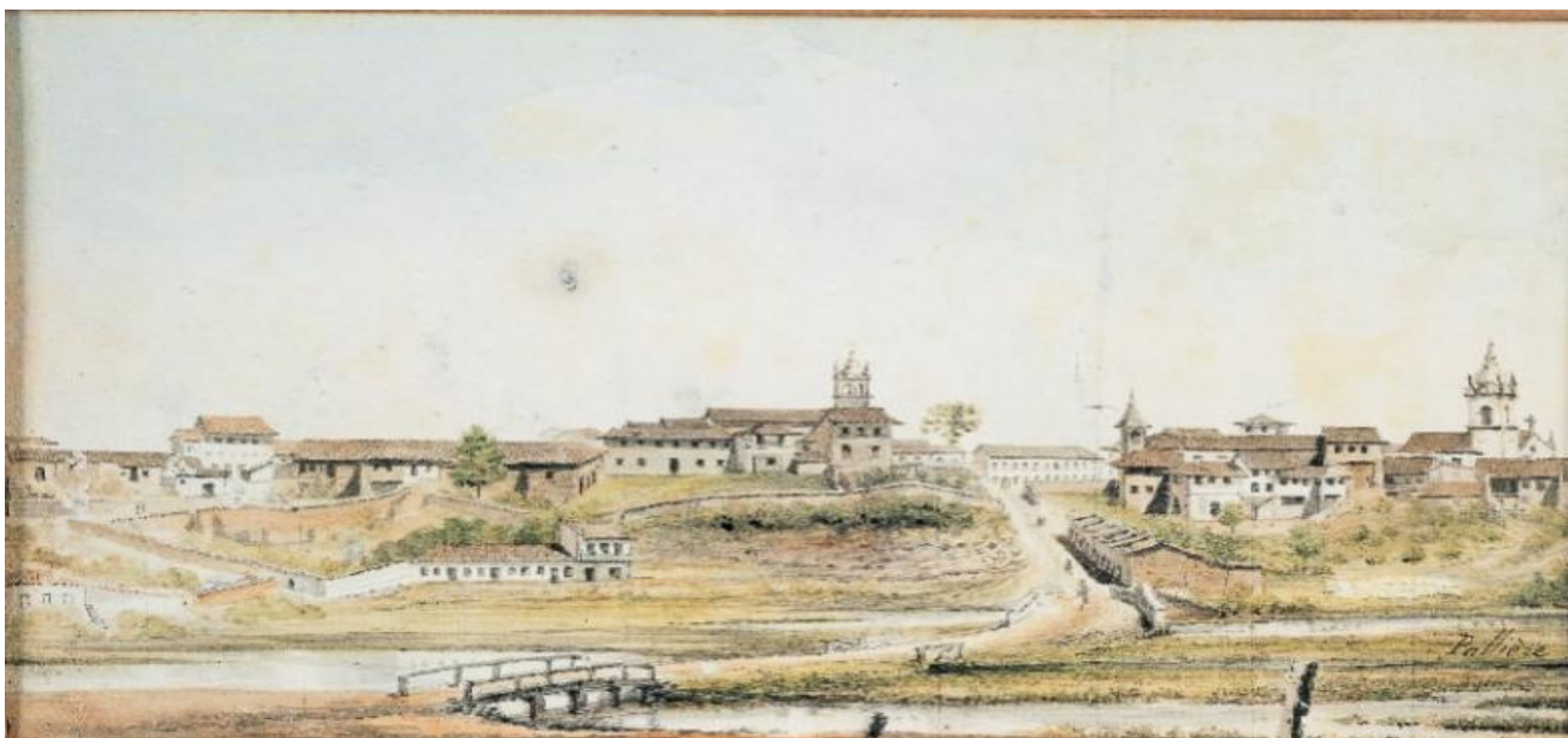


**Imagen 10** – Plano de la ciudad de São Paulo, 1810. Rufino José Felizardo e Costa. Fuente: Archivo Municipal de São Paulo

17. SOUSA, Rainer Gonçalves. "Escravidão Indígena"; Brasil Escola. Disponible en: <<https://brasilecola.uol.com.br/historiab/escravidao-indigena.htm>>. [Visto en el día 31/03/2019].



11.



12.

**Imagen 11** — Vista de la ciudad de São Paulo. Arnaud Julien Pallière, 1821 Fuente: Google Images

**Imagen 12** — Varzea do Carmo. Arnaud Julien Pallière. 1821. Fuente: Google Imagen.

## 1.4 La São Paulo Imperial (1822-1889)

Con la independencia de Portugal y el surgimiento de la monarquía brasileña, poco interferida en los primeros momentos en la ciudad de São Paulo, podemos decir que el momento más importante de ese periodo para la ciudad, es que sin la fiscalidad que hacía el gobierno portugués, más dinero de las exportaciones de azúcar se quedaría en las manos de los brasileños. Podemos decir que en ese periodo São Paulo tuvo dos periodos, el antes y después de la construcción del ferrocarril en 1867.<sup>18</sup>

13.



**Imagen 13-** Foto de Italianos trabajando en las plantaciones de café. Archivo Edgard Leuenroth. Fuente: Unicamp

En 1860, los primeros cafés fueron plantados en la región rural de la ciudad, el cultivo del café si viene de Río de Janeiro a principios del siglo XIX. Viene caminando por el Vale do Paraíba y la costa norte, y llega a la región occidental del estado - Campinas, Jundiaí, Piracicaba, Itu. Hasta entonces, el reflejo de esta actividad en la ciudad de São

Paulo es muy pequeño. Casi toda la producción es enviada directamente a Río de Janeiro y de allí a la exportación.<sup>19</sup>

18. Shieh, Leonardo. *Op. cit.*, Pág. 25

19. Rollemberg de Melo Filho, J. *Op. Cit.*, Pág. 70



Pero fue a partir de la exportación del café que surgió el interés de los británicos por invertir en la ciudad de São Paulo, y en 1867 se inauguró el primer ferrocarril, que años después fue responsable del gran crecimiento de la ciudad y de la economía brasileña, saliendo del puerto de Santos hacia las tierras occidentales más allá de la ciudad de São Paulo. Con la apertura de la Estación de la Luz, la primera estación de trenes de São Paulo, los burgueses de la región rural de la ciudad se sintieron lo suficientemente seguros para comprometerse con la vida en la ciudad e invertir su fortuna cafetalera en propiedades urbanas.<sup>20</sup>

Pero no podemos dejar de mencionar que sin la mano de obra esclava que fue importada ilegalmente a Brasil no sería posible generar una producción de café a gran escala y así generar competencia con otros mercados internacionales. La producción de café en Brasil hizo que su precio cayera después de 1830, esta oferta de bajo costo actuó como un inductor del consumo, ese era el secreto de Brasil.<sup>21</sup>

El fuerte crecimiento de la ciudad a partir de la década de 1870 fue posible gracias a los siguientes factores: expansión de la cultura del café, multiplicación de los ferrocarriles, aumento de la inmigración, afluencia de capital extranjero (especialmente anglosajón y norteamericano), creación del parque industrial de São Paulo, el éxodo de la población rural y urbana y la subdivisión de las grandes propiedades.<sup>22</sup>

Años más tarde, se crearon otras líneas ferroviarias para conectar el interior de la ciudad y la ciudad con la costa, facilitando el transporte de granos de café al puerto de Santos.<sup>23</sup> En 1875, el Ferrocarril de Sorocabana conecta São Paulo con la ciudad de Sorocaba. En 1876 el Ferrocarril del Norte hace el trayecto São Paulo - Mogi das Cruzes y en 1877 se puede ir de São Paulo a Río de Janeiro en tren, con una conexión en la ciudad de Cachoeira Paulista. El Ferrocarril Mogiana en 1875 inaugura la ruta São Paulo - Mogi Mirim.<sup>24</sup>

Con esto se produjo un aumento de población en los primeros años de la construcción de la línea ferroviaria, en 1867, la ciudad contaba con una población de 26.000 habitantes. En los años siguientes, el aumento fue aún mayor, llegando a 65.000 personas en 1890.<sup>25</sup>



14.



15.

**Imagen 14** – Casa del barón del café em São Paulo. Fuente: São Paulo Antiga

**Imagen 15** – El viaducto de la serra. 1868. Harper's Weekly. Fuente: Harper's Weekly v. 12

20. Shieh, Leonardo. *Op. Cit.*, Pág. 25.

21. MARQUEZ, Rafael. *Histórias da história de São Paulo*. (2012). [video] São Paulo: UNIVESP.

22. AZEVEDO, Aroldo. –São Paulo, a cidade trilhonaria In: *Associação dos geógrafos brasileiros. Seção regional de São Paulo. A cidade de São Paulo. Estudos de Geografia Urbana*,1958.

23. Shieh, Leonardo. *Op. cit.* Pág. 26

24. Rollemberg de Melo Filho, J. *Op. Cit.*, Pág 70

25. Sant'Anna. *São Paulo Histórico*,vol. IV,122

*“En 1870, multitudes de inmigrantes llegaron. La vida de la capital paulista se transforma. Aparecen nuevas concepciones urbanísticas. El viejo estilo brasileño se deja de lado y prevalece el neoclasicismo”<sup>26</sup>*

La ciudad de São Paulo tuvo un gran enriquecimiento con el café y principalmente de las líneas ferroviarias, los dueños de las alquerías se fueron a vivir a la ciudad y manejar la producción de café en sus fincas. Durante este período, el Viaducto del Chá fue construido en 1892 con la intención de ampliar la ciudad urbanizada con las otras al otro lado del arroyo Anhangabaú. La construcción de este viaducto y esta nueva área de expansión inauguró lo que hoy conocemos como Centro Novo, que se encuentra ubicado en el barrio de la República.

Detrás de las ciudades de América, muchos conflictos generados en las fincas de los llamados barones del café llevaron finalmente a la abolición de la esclavitud en 1888.

*“La abolición fue el resultado, principalmente, de la lucha de los negros, esclavos o no, que se movilaron a lo largo de la década de 1880 contra la continuidad del trabajo esclavo. El movimiento negro se tradujo en fugas masivas, asesinatos de terratenientes y capataces, estos actos amenazaron el orden social del fin del Imperio, haciendo inevitable que un número cada vez mayor de personas se preguntara si la esclavitud era legítima o no.”<sup>27</sup>*

Grupos paulistas insatisfechos con la monarquía conservadora, y con la ayuda de los militares asumieron el gobierno de Brasil en 1889, así que a orillas del río Ipiranga, Dom Pedro I declaró la independencia de Brasil, estableciendo la República Federativa de Brasil con Marechal Deodoro da Fonseca como presidente interino.

Con la prohibición de la esclavitud, muchos inmigrantes llegaron a través de las líneas de ferrocarril a la ciudad de São Paulo y muchos al interior de la ciudad en busca de trabajo. Ellos se fueron a trabajar a las plantaciones de café a cambio de un lugar para vivir, fue durante este período que la ciudad ganó más barrios con culturas y arquitecturas extranjeras.

---

26. Ferreira, B. *O nobre e antigo bairro da Sé*. 1st ed. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 1968. Pág. 23.

27. Aguiar, L. *AS CONSEQUÊNCIAS DO FIM DA ESCRAVIDÃO NO BRASIL*. Escola Kids. Disponible en: <https://escolakids.uol.com.br/historia/as-consequencias-do-fim-da-esclavidao-no-brasil.htm> [visto en el día 26 Feb 2019].

## 1.5 La expansión de la ciudad (1889-1930)

En 1890, São Paulo ya había comenzado a expandirse en todas las direcciones desde su colina central. Al este, el Brás, con su estación del norte y la hospedaje de Inmigrantes, se convirtió rápidamente en un distrito de pequeños negocios y un reducto de operadores; la Luz, en el norte, era otro barrio de operarios que trabajaban en las ferrovías, y la tierra allí también estaba ocupada por las clases más pobres; el sur y el sureste no tuvieron el estímulo de una línea ferroviaria y su estación terminal, y sólo comenzaron a tener su espacio ocupado por el uso residencial; más al noroeste, la alquería subdividida en las áreas de Santa Efigenia y Campos Elísios, denunciaba claramente la cultura y los intereses urbanos de la élite en ascenso - como la plaza de la República.<sup>28</sup>

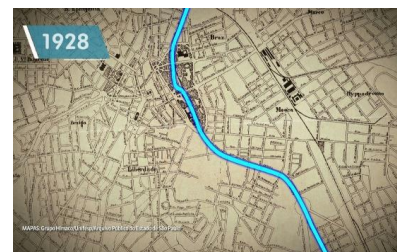
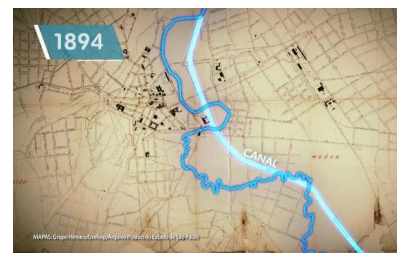
A finales del siglo XIX y principios del XX, la ciudad creció debido a las industrias y a los inmigrantes que vinieron a trabajar en la ciudad de São Paulo, pero la preocupación en este período era la salud de la población, ya que las condiciones en la ciudad, especialmente cerca de los ríos, eran insalubres. Como la intención de la élite desde esa época era expandir la ciudad para convertirse en una gran metrópolis y aprovechando que el río era el vilano que no dejaba la ciudad crecer y desarrollarse, ellos aprovechan esa situación diciendo que los ríos estaban cada vez más contaminados y dejando la gente enferma, para proponer al gobernador que necesitaba también hacer más dinero, tapar los ríos que se encontraban cerca de la ciudad, y sin pensar dos veces el gobernador empieza a asesinar los ríos y llenarnos de tierra para que fuera posible vender más lotes y construir más casas en la región, la solución al problema insalubre de la ciudad acabó sirviendo a un propósito mercantilista.<sup>29</sup>

*"Son notorias las consecuencias para la población, en la propagación de insectos que generalmente infestan toda la ciudad, en las inundaciones de las riberas del río, cuyas aguas anualmente estancadas producen aliento plaguicida a partir de hierbas podridas y cuerpos corruptos, cuyos efluentes, comunicados a los habitantes por la atmósfera, motivan las frecuentes epidemias que oprimen a la humanidad, con daños indecibles, especialmente a los niños, que son menos resistentes a la tos convulsiva, a las convulsiones, y a las erisipelas y a más enfermedades extranjeras en el país."*<sup>30</sup>

28. MORSE, Richard M. *Formação Histórica de São Paulo (de comunidade à metrópole)*. São Paulo, Difusão Europeia do Livro, 1970. Pag. 355

29. DELIJAICOV, Alexandre.-*Histórias da história de São Paulo*. (2012). [video] São Paulo: UNIVESP.

30. BRUNO, Ernani da Silva, *REGISTRO GERAL DA CAMARA DA CIDADE DE SÃO PAULO -Rio de Janeiro, 1963*. Pág. 350



16.

**Imagen 16** – Diferentes trazados del río Tamanduateí. Grupo Hímaco/Unifesp. Fuente: Archivo Municipal de São Paulo



17.



18.

**Imagen 17** — Palacetes Prates, 1920.

Fuente: Archivo Municipal de São Paulo

**Imagen 18** — Palacetes Prates e

Vale do Anhangabaú, 1920. Fuente: Archivo Municipal de São Paulo

La zona cercana a los ríos y a la línea de ferrocarril, como sabemos, suele ser más barata que las zonas mejor situadas, y en aquel momento no era diferente. Estas áreas fueron ocupadas por industrias que utilizaban el agua y luego la desechaban sin ningún tipo de tratamiento en el propio río, así como por empresas y comerciantes más pobres. Por esta razón, el área de la 25 de Março pasó a estar poblada por comerciantes y extranjeros, donde se concentraban los pequeños negocios y las viviendas baratas para inmigrantes.

*"El precio de la tierra también era más bajo y cerca estaban los ferrocarriles para el transporte de materias primas y manufacturas. Debido a esta combinación de factores, en toda la extensión de los ramales ferroviarios que cortan la ciudad (viniendo del Oeste cerca de la planicie de inundación de Tietê y tomando el paralelo Sur en dirección a Tamanduateí), serian instaladas las industrias. Y las casas de los trabajadores se sitúan al lado de las industrias, porque allí estaban al lado del lugar de trabajo, el tren de cercanías que costaba menos, y el alquiler que allí se pagaba que todavía podía ser pagado."*<sup>31</sup>

El diseño de las clases sociales en la ciudad comienza a hacerse evidente, las más ricas se ubicaban en los Campos Elisios, en las partes más altas de la ciudad y los pobres cerca de los ríos y en las zonas bajas.

Con las muchas enfermedades que ocurrieron a lo largo de los años, la élite no estaba a salvo del peligro.

*"La solución era transformar los ríos, cortar sus curvas y hundir sus cauces, para que se llevaran más rápido las aguas residuales de la ciudad."*<sup>32</sup>

En 1894 hubo la primera canalización del río Tamanduateí, y el área inundada de la calle 25 de Marzo, conocida como la calle de 7 vueltas, abre un nuevo espacio para que el comercio que existía en el lugar se expanda, más abajo en la altura de la isla de los amores, en 1914 se inician las obras para el

31. Rollemberg de Melo Filho, J. Op. Cit., Pág. 56.

32. Entre Rios. São Paulo, 2011 Produção Joana Scarpelini.

Parque Dom Pedro II, que sólo estará listo en 1920.

*"En la década de 1910, después de un intenso debate en el que participó el sector privado, los gobiernos estatales y municipal optaron por la construcción de un parque en un sitio prescrito por el arquitecto paisajista francés Joseph Antoine Bouvard, jefe de los servicios de paisajismo y carreteras públicas de París. El proyecto fue aprobado en 1914, pero el nuevo emplazamiento no fue entregado a la población hasta 1922."*<sup>33</sup>

El gobierno y la élite paulista querían verlo de la misma manera que la arquitectura europea, así que adoptaron la arquitectura francesa, desde jardines hasta edificios. El historiador Reis Filho afirma que las clases dominantes de Brasil se veían a sí mismas como representantes de la civilización europea en los trópicos; se comprometieron a absorber su última tecnología y cultura y a aplicarlas localmente.<sup>34</sup>

Fue en esta época cuando el valle de Anhangabaú, que adquirió el carácter del espacio abierto más importante del centro de la ciudad, fue ajardinado por el diseñador francés Joseph Bouvard. El Jardín de la Luz también recibió especial atención, con la ubicación de la estación de trenes adyacente, consolidando el área como uno de los nuevos barrios más importantes de São Paulo. Muchos otros parques fueron construidos o renovados en este fértil período de crecimiento, como la Plaza da República en el nuevo centro y el Parque Trianon en la Avenida Paulista. La importancia dada a los espacios verdes en las zonas urbanas se hizo entonces visible.<sup>35</sup>

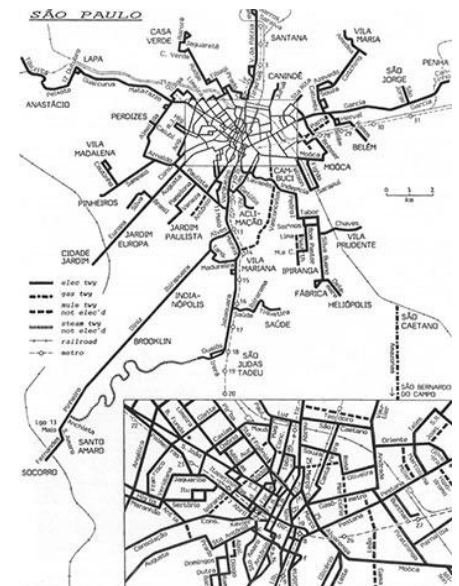
Con el aumento de la población y la ampliación de la ciudad, fue necesario un medio de transporte eficiente para la época, fue entonces cuando se estableció en la ciudad la empresa inglesa de iluminación Light y con ella el tranvía eléctrico.

*"El 7 de mayo de 1900 sirve de hito en la evolución de la Capital y constituye una referencia a la dominante en la vida del barrio de Se. Ese día, el primer tranvía eléctrico salió del Largo de São Bento.*

*Estaba lleno de banderas como un barco. En la dirección solemne, aterrizando para la posteridad, el Vicedirector de Obras Públicas Eugenio Guilhcn, teniendo a su lado Alipio Borba, jefe de tráfico del semáforo, en la plataforma descubierta."*<sup>36</sup>



19.



20.

**Imagen 19** – Bonde en las calles de São Paulo. Foto de Carlheinz Hahmann. 1950. Fuente: São Paulo Antiga

**Imagen 20** – Plano de las líneas de Bonde en los años de 1946. Mobilize. Fuente: Folha de São Paulo

33. Herculano, F. *Da varzea do Carmo a Parque Dom Pedro II*. [online] *Sampa Histórica*, São Paulo, 2013. Disponible en: <https://sambahistorica.wordpress.com/2013/09/02/de-varzea-do-carmo-a-parque-dom-pedro-ii/> [Visto em el dia 22 Mar. 2019].

34. Reis, Nestor Goulart. *Op. Cit.*, Pág. 139.

35. Shieh, Leonardo. *Op. Cit.*, Pág. 26

36. Ferreira, B. *Op. Cit.*, Pág. 103.

El transporte ferroviario fue una de las grandes innovaciones de la ciudad, y ayudó a expandir la ciudad a zonas más distantes, a las que antes no era posible llegar caminando. Además de modernizar la ciudad, el tranvía contribuyó de manera muy positiva a la movilidad y al embellecimiento de la ciudad.

*"Hasta la década de 1920, el modo de transporte predominante era el colectivo y el ferroviario: tranvías y trenes. Según Mário Lopes Leão (1945), la ciudad tenía, en 1933, una red de tranvías de 258 km de longitud, tres veces mayor que la actual extensión del metro. El sistema de tranvías en ese momento era responsable del 84% de los viajes en modo colectivo, realizando aproximadamente 1,2 millones de viajes/día, en una ciudad que tenía, entonces, 888 mil habitantes."<sup>37</sup>*

Entre los años 1909 y 1924 el uso de autobuses y coches con motor de combustión fue más efectivo para una ciudad que no dejó de expandirse, por lo que el tranvía ya no existía en nuestra ciudad. A partir de la década de 1920, la inmigración extranjera dejó de fluir hacia la ciudad de São Paulo y abrió espacio para que un flujo muy grande de brasileños del nordeste para encontrar trabajo en las grandes industrias que se establecieron en la ciudad.

*"La afluencia de nuevas poblaciones al área urbana -inmigrantes de Europa y migrantes de tierras rurales- hizo posible un incipiente sector industrial en São Paulo, además de impulsar la demanda de actividades comerciales."<sup>38</sup>*

A pesar de las grandes áreas de la élite paulista que se formaron, como la Avenida Paulista, la región del Centro Novo, São Paulo también terminó creando áreas con carácter industrial, como ya se ha dicho en las áreas cercanas a los ríos y principalmente cerca de la vía férrea. "De esta manera, un grupo de industrias y barrios obreros ocuparon un área en forma de semicírculo que rodea el centro: Lapa, Água Branca, Barra Funda, Bom Retiro, Luz, Pari, Brás, Mooca, Cambuci e Ipiranga. Las diferentes clases sociales que ocupaban prácticamente el mismo espacio en la ciudad, ahora que São Paulo está creciendo, se establecerán en áreas separadas y diseñaron distintas "ciudades".<sup>39</sup>

37. VASCONCELLOS, Celso dos Santos. *Planejamento: Projeto de ensino aprendizagem e Projeto Político Pedagógico - elementos metodológicos para elaboração e realização. São Paulo Libertade, 1999. Pag 158.*

38. Shieh, Leonardo. *Op. Cit., Pág. 28*

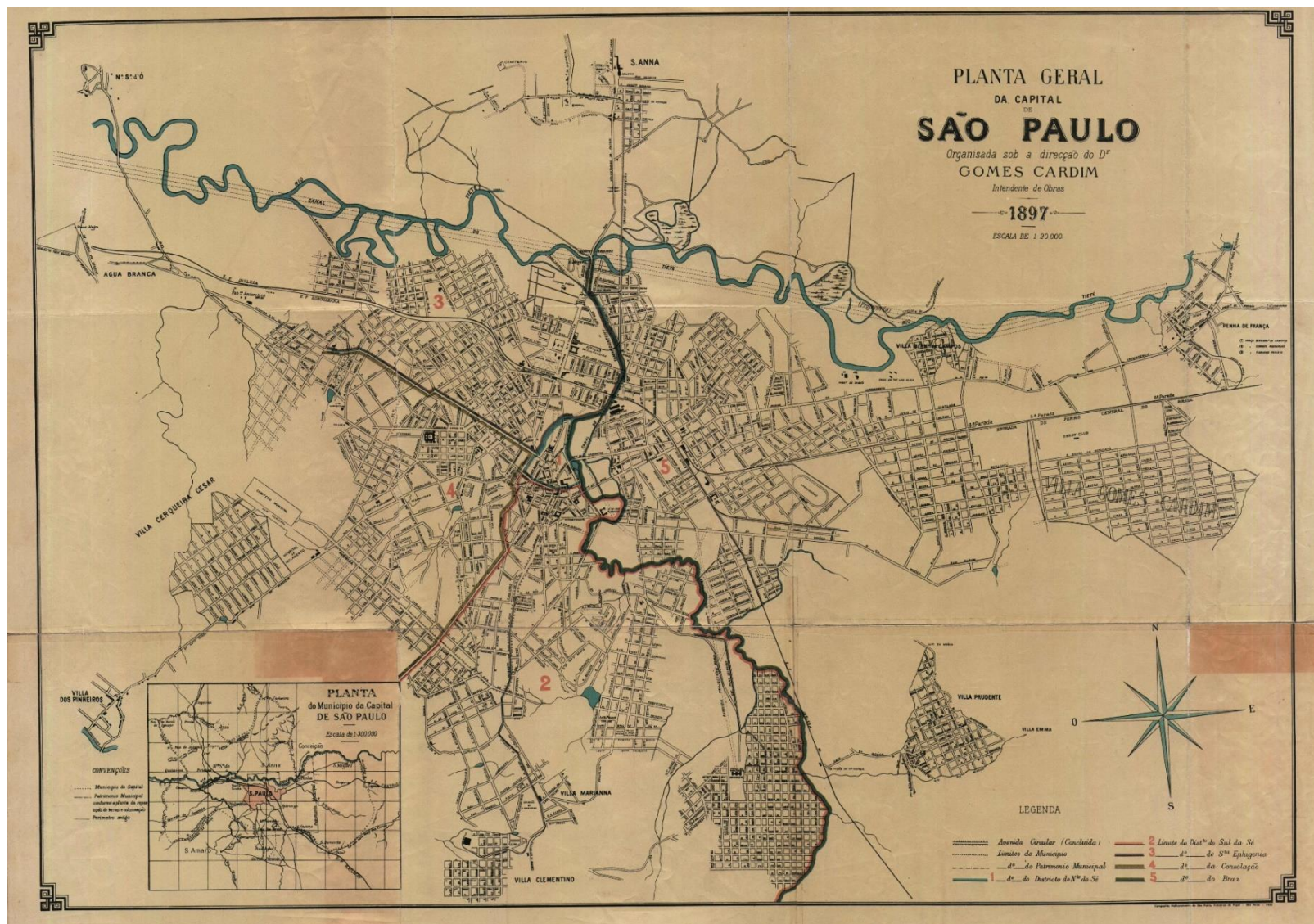
39. Rollemberg de Melo Filho, J. *Op. Cit., Pág. 71*

En este proceso de división de las clases sociales entre las élites y la clase obrera en el centro de la ciudad, y por cuenta de los obreros que venían a trabajar vivían en la región central en los conocidos "cortiços"<sup>40</sup>, muchas familias de la élite que todavía se encontraban en la región central empiezan a buscar otros barrios más nuevos y con más estructura, como fue el caso del barrio Higienópolis.

Debido a la gran migración, ha surgido una gran demanda de viviendas en el centro de la ciudad, lo que generó la aparición de casas en las periferias de la ciudad. Hoy en día, estas zonas, que eran las periferias del pasado, los distritos industriales, y el centro histórico, han sido abandonados en términos de infraestructura y de residentes, aun sufre con el antiguo estatus de ser un barrio marginal y obrero. Los próximos años fueron cruciales para el proceso de abandono del centro de la ciudad y la búsqueda de otras áreas en la región.

---

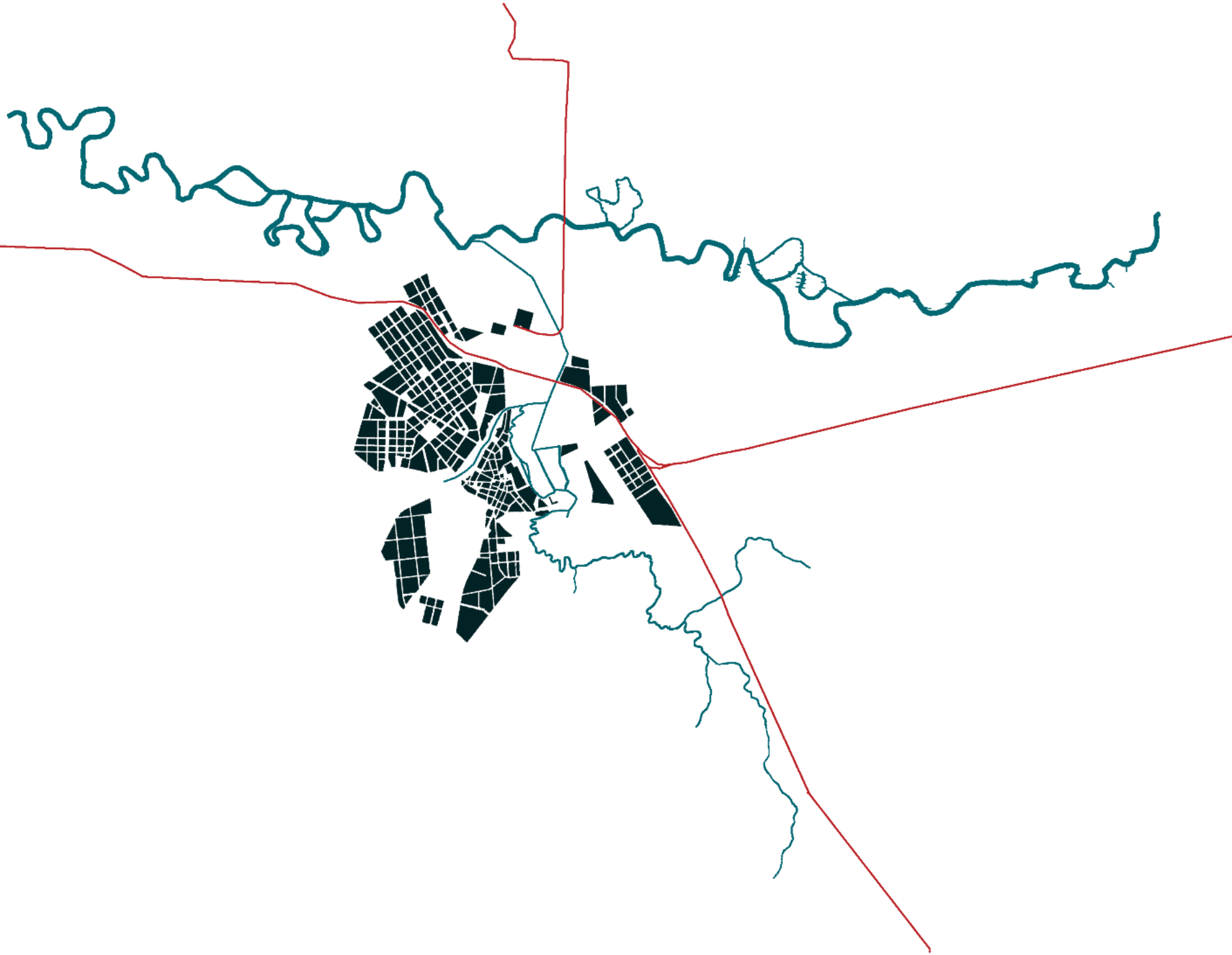
40. Cortiço es el nombre que se da, en Brasil y Portugal, a un edificio cuyas habitaciones se alquilan, cada una de las cuales sirve de hogar a una familia.

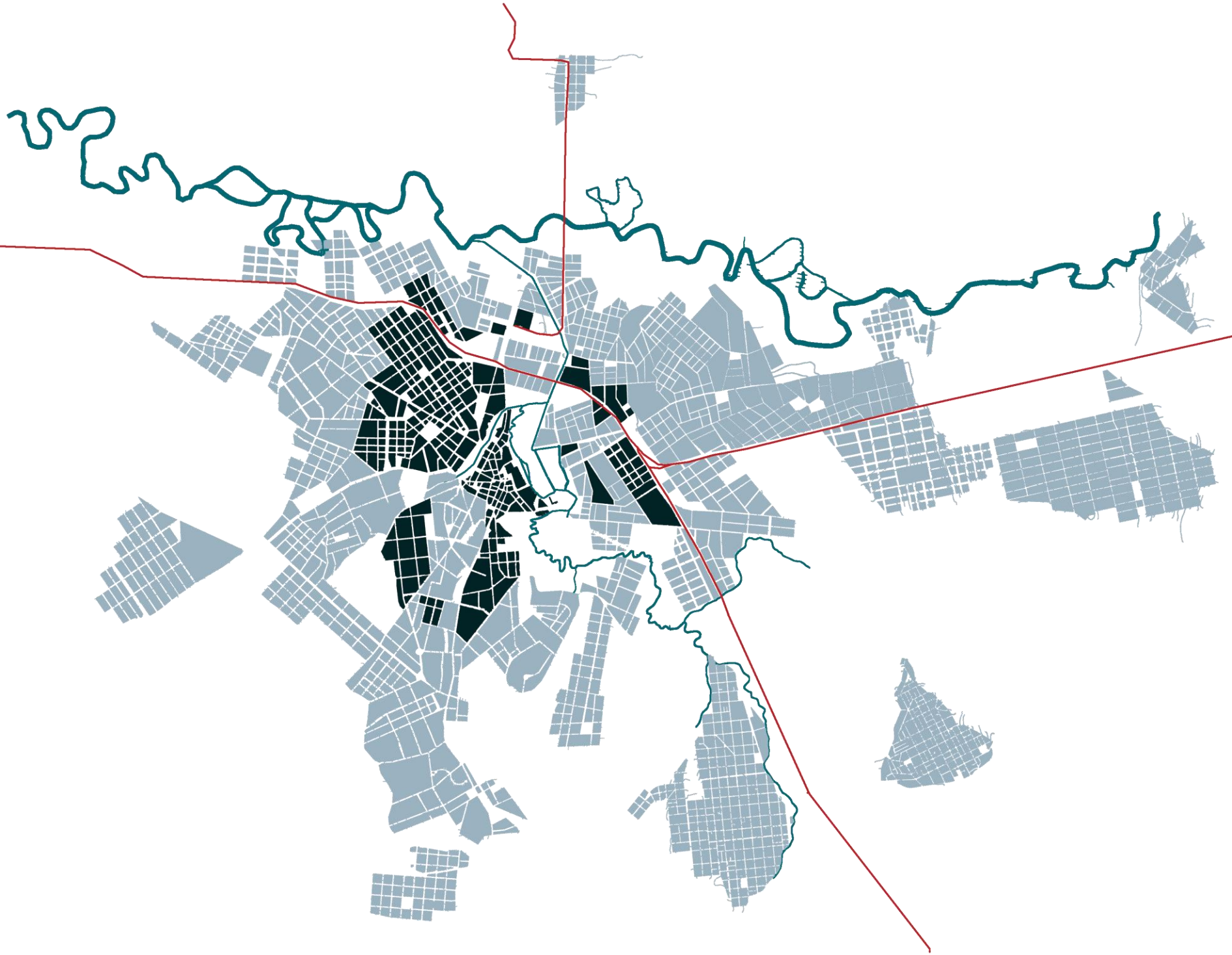


21.

Imagen 21 – Plano de la ciudad de São Paulo en 1897. Gomes cardim. Fuente: Archivo Municipal de São Paulo







## 1.6 La metrópolis (1930-1960)

Las industrias de la ciudad de São Paulo siguen creciendo, el hecho de que la Bolsa de Valores de Nueva York sufriera una caída en 1929 y la Segunda Guerra Mundial ocurriera en Europa, provocó el colapso del mercado de café de la ciudad y, en consecuencia, la sustitución de la agricultura por una economía industrial, lo que generó la tendencia de la ciudad a convertirse en una metrópoli.

La ciudad de São Paulo comienza a cambiar, el gobierno que hasta entonces servía a la élite de la ciudad, haciendo los cambios y mejoras que se le pedían, comienza a escuchar a los representantes de las industrias que se han instalado en la ciudad, por ahora siendo los generadores de la economía. Antes del gran flujo migratorio hacia la ciudad de São Paulo, la mayoría de los trabajadores, e incluso la clase media, vivían en propiedades alquiladas. Las viviendas dejaban mucho que desear, pero existía un equilibrio entre la oferta de edificios para alquilar y la demanda de propiedades en alquiler, eso era sustentable en aquella época.<sup>41</sup>

*"Podemos analizar el significado real del problema de la vivienda, cuando vemos que el gran interés por el tema a partir de los años 30 puede ser explicado por la propia crisis de la vivienda que vivió Brasil en ese período, lo que hizo que se encontraran nuevas alternativas, porque no sólo se llegaba a la clase económicamente baja, sino también, ahora, a la clase que formó la opinión pública, a la clase media que en ese momento vivía, en su mayoría, en casas de alquiler."*<sup>42</sup>

Para traer más y más trabajadores a la ciudad, para trabajar en las industrias que se estaban estableciendo, y para tratar de resolver el problema de la vivienda popular en la ciudad, el Gobierno Federal aprobó una ley conocida como la Ley del Arrendamiento que terminó por contribuir al crecimiento de los barrios marginales y periféricos de la ciudad.

*"En referencia a la crisis de la vivienda de los años 40, destacamos su profundización, estimulada por el importante crecimiento poblacional que fue generado en gran medida por el proceso migratorio y el*

**Imagen 22** – Expansión de la ciudad de São Paulo entre 1890 y 1897. Editado por el autor. Realizado por: Pablo Coquillat Mora. Fuente: Principios de Evolución Urbana La Rua Santa Ifigênia y las vías de comercio especializado en São Paulo.

(anterior página)

---

41. Rollemberg de Melo Filho, J. Op. Cit. Pág. 44

42. Bonduki, Nabil. Origens da habitação social no Brasil. São Paulo. Estação Liberdade, 1998.

*crecimiento vegetativo de la población. Una respuesta al estímulo sufrido por las actividades económicas industriales en los espacios urbanos, reconciliando también el hecho de la escasez de nuevos inmuebles en alquiler, situación provocada por los impactos de la Ley de Arrendamientos.”<sup>43</sup>*

Esta ley, que fue aprobada por el gobierno, congeló los precios de los alquileres, y sólo podía ser aumentada si se hacían otros contratos. Lo que sería una solución se convirtió en un desastre para muchas personas, la oferta de alquileres cayó, porque no era más rentable para los que alquilan y la ciudad recibía cada vez más migrantes con sueños de mejorar sus vidas y no había donde alojarlos. Incluso para aquellos que ya estaban alquilando su propiedad, esta ley generó una pesadilla, ya que muchos fueron desalojados para que el propietario del apartamento pudiera aumentar los precios de los alquileres.

*“(…) en muchos casos, el control del alquiler parece ser la técnica más eficaz que se conoce hoy en día para destruir una ciudad, excepto su bombardeo.”<sup>44</sup>*

Como resultado, la población se vio obligada a emigrar a zonas más remotas con precios de alquiler más bajos o incluso a construir sus propias casas, ya que muchos no podían pagar el alquiler, lo que fue crucial para el surgimiento de las primeras favelas de la ciudad.

*“[...] la segregación en materia de vivienda constituía una proyección espacial del proceso de estructuración de clases, que se agudizaría con la inserción de la ciudad en una economía de moldes capitalistas.”<sup>45</sup>*

Junto con la falta de vivienda y el gran flujo migratorio, la ciudad de São Paulo ya estaba adoptando el automóvil y los autobuses como los principales vehículos para la locomoción en la ciudad. Uno de los proyectos que más influyó en la ciudad en su forma urbana actual y de los muchos problemas que encontramos hoy en día en la ciudad, fue el Plan de Avenida de Prestes Maia.

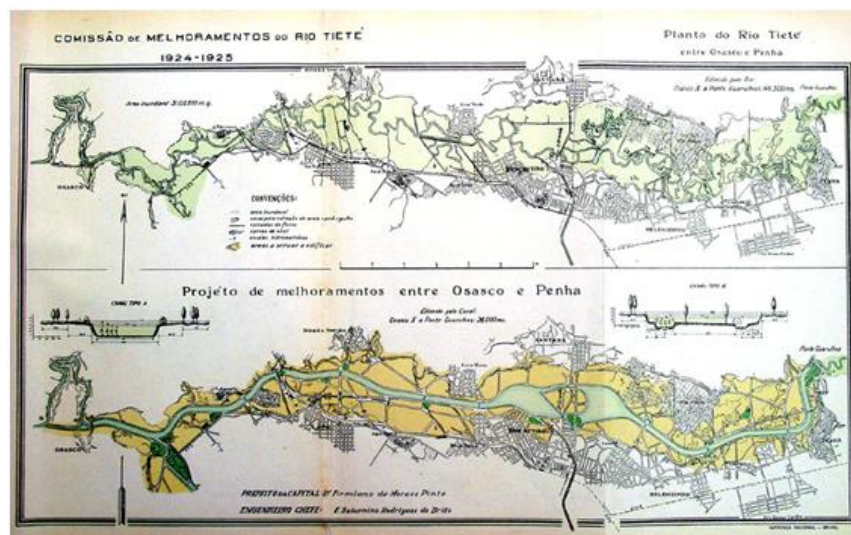
43. TASCHNER, Suzana Pasternak. *Política Habitacional no Brasil: Retrospectivas e Perspectivas. Cadernos de Pesquisa do LAP. Revista de Estudos sobre Urbanismo, Arquitetura e Preservação*, 1997.

44. ASSAR, Lindbeck – *The Political Economy of the New Left. Harper and Row. New York, 1972. Pag. 39*

45. ROCHA, Everardo Pereira. *A sociedade do sonho: comunicação, cultura e consumo. Rio de Janeiro: Mauad, 1995. Pag. 155*

*"Ingeniero y urbanista influenciado por las teorías en boga y por las intervenciones ocurridas en Europa, Prestes Maia se pasa la vida estudiando y elaborando propuestas que orientarían el crecimiento de São Paulo. El urbanista tiene la oportunidad, dos veces, en dos mandatos diferentes (1938/1945 y 1961/1965), de dirigir la ciudad como alcalde y luego poner en práctica parte de sus ideas."<sup>46</sup>*

Prestes Maia siempre estaba escuchando y haciendo los intereses de los grandes empresarios de las industrias, y en ese momento el coche era lo que traería el desarrollo a la metrópoli, por ese motivo uno de los proyectos para la ciudad de São Paulo fue descartado, el proyecto del ingeniero sanitarista Saturnino de Brito. En su propuesta para el río Tietê y para algunos otros ríos de la ciudad, era mantener el trazado original del río y también preservar las áreas inundables como recurso natural de drenaje en épocas de mucha lluvia. Otra solución técnica era crear especies de lagunas con pequeñas islas para fines de ocio, que serían útiles para controlar las inundaciones que a cada verano afectan el área y toda la ciudad. El proyecto de Saturnino iba a crear un gran parque urbano en la ciudad, que sería muy útil en los días actuales.

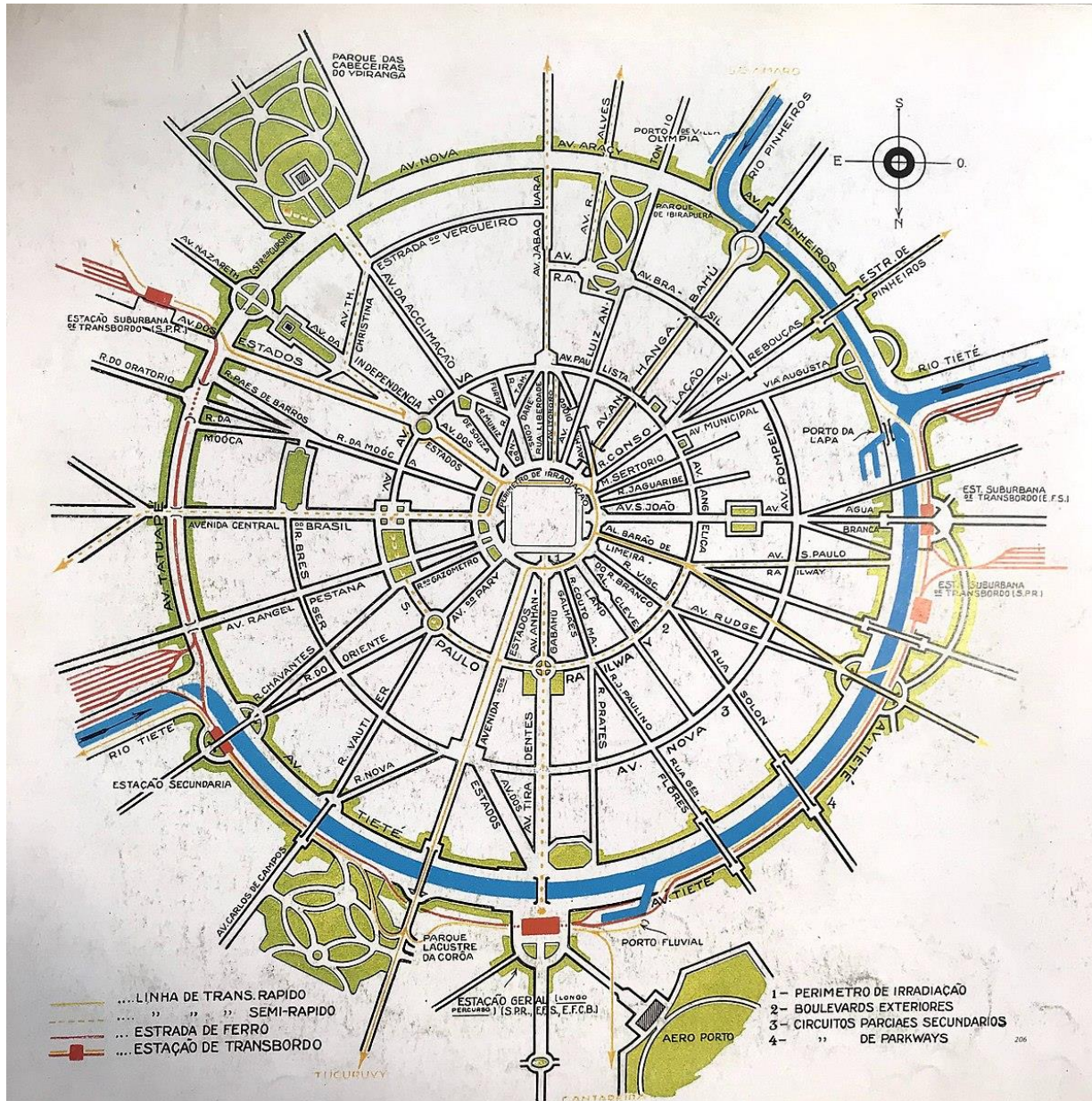


23.

**Imagen 23** – Proyecto de Saturnino de Brito de rectificación del Río Tietê, donde había el interés en mantener su trazado original y crear un parque y lagunas para la ciudad, que resolvería el problema de las inundaciones.1924. Fuente: FAU- USP

46. Rollemberg de Melo Filho, J. Op. Cit. Pág. 48

Sin embargo, el proyecto ganador de Prestes Maia tenía un esquema radial-concéntrico para las avenidas que serían criadas en la ciudad, siendo el centro histórico el núcleo de donde salen muchas avenidas que llevarían a la periferia. Según el profesor Alexandre Delijaicov, ciudades desarrolladas poseen el sistema radial concéntrico, Moscú tiene el mismo sistema, París tiene el mismo sistema, Lyon tiene el mismo sistema, pero Prestes Maia omitió que todas estas ciudades ya tenían un cinturón ferroviario y fluvial en la ciudad y quemó las primeras etapas para realizar las avenidas, por lo que la única alternativa sería el uso de coches.



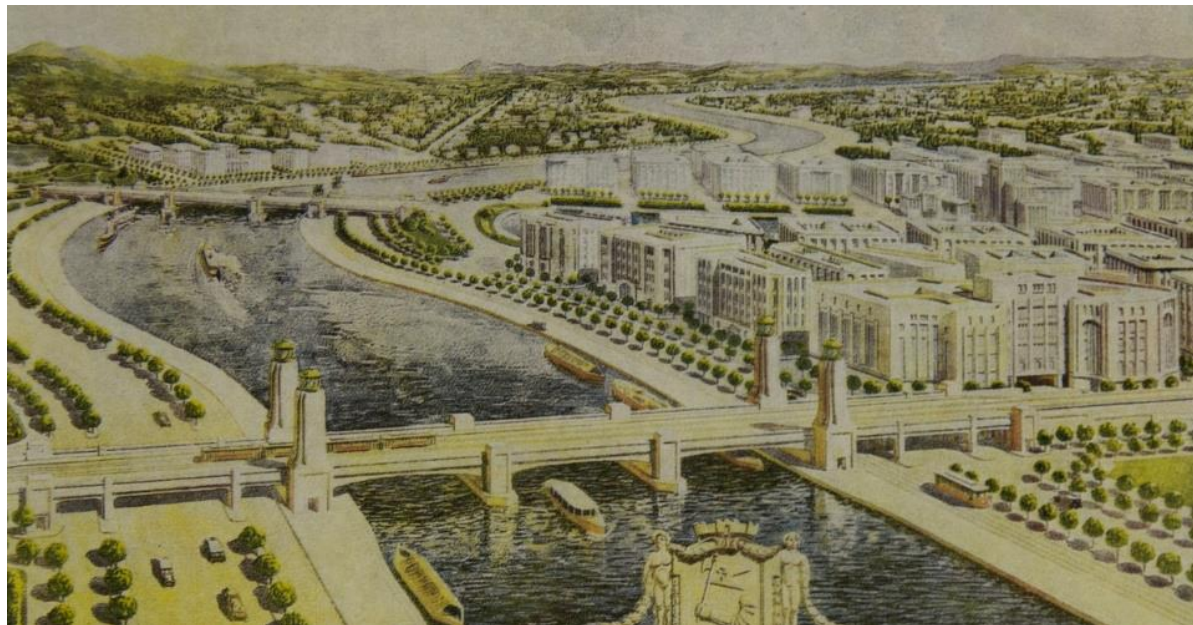
**Imagen 24** – Esquema radioconcéntrico del Plano de Avenidas de Prestes Maia, 1930. Fuente: Maia, Introdução ao Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo (1930).

25.



**Imagen 25** – Esquema propuesto del Plano de Avenidas de Prestes Maia, para el Viaduto do Chá. 1930. Fuente: Maia, Introdução ao Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo (1930).

26.



**Imagen 26** – Esquema propuesto del Plano de Avenidas de Prestes Maia para rio Tiete, 1930. Fuente: Maia, Introdução ao Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo (1930).



*Las primeras avenidas comenzaron a aparecer en los primeros años del gobierno Maia, muchas de ellas ocupaban áreas como los fondos de los valles, y sobre los ríos y arroyos.*

*"Este proceso se convirtió en la prioridad del gobierno en la ciudad, haciendo visible la migración de inversiones públicas de menores características y más cualitativas del diseño urbano para la apertura indiscriminada de caminos que conducen a nuevas áreas periféricas."<sup>47</sup>*

Esta forma de pensar la ciudad compromete o incluso destruye algunos espacios urbanos importantes y tradicionales, incluyendo áreas libres y parques del centro de São Paulo. Así, el parque Dom Pedro II y el parque de Anhangabaú, que formaban un marco de espacios verdes para la zona central, se van disminuido hasta convertirse en escenarios de avenidas y viaductos, transformándose en pasaje en lugar de paisajes, calles ruidosas y contaminadas donde antes había lugares de encuentro y ocio para los paulistas.<sup>48</sup>

Esta política de industrialización y modernización de las ciudades fue intensificada por el gobierno del presidente Juscelino Kubitschek, cuyo lema era que el país debía avanzar "cincuenta años en cinco". Kubitschek invirtió mucho en la producción de petróleo y energía, lo que favoreció el establecimiento de varias industrias en todo el país, pero como São Paulo tenía el estatus de ser la nueva metrópoli y la nueva "Chicago", las industrias tenían mucho interés en la región.

*"Casi toda la producción de automóviles fue implementada en la región paulista conocida como ABCD (Santo André, São Bernardo, São Caetano y Diadema). Con la apertura de muchas otras fábricas de empresas extranjeras, São Paulo se convirtió no sólo en el centro urbano más importante de Brasil, sino también en una referencia mundial."<sup>49</sup>*

---

47. Shieh, Leonardo. Op. Cit. Pág. 32

48. Rollemberg de Melo Filho, J. Op. Cit. Pág. 48

49. Shieh, Leonardo. Op. Cit. Pág. 33

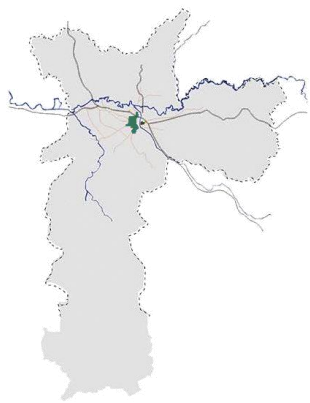
*"El crecimiento vertical y la organización de nuevas funciones ha creado un papel simbólico y concretamente diferenciado, prestigioso y dominante para el centro de la metrópoli. Mientras que la impotencia crecía horizontalmente, la riqueza era vertical. Sus límites físicos se ampliaron a medida que las industrias buscaban terrenos más baratos y espacios más amplios en áreas alejadas de la ciudad y cerca de los ferrocarriles."*<sup>50</sup>

Por la industria buscar la instalación de sus fábricas en las periferias de la ciudad, por el menor valor del suelo y la mano de obra, muchos barrios centrales que tenían industrias se estaban vaciando, como fue el caso del Brás, Mooca, y Barra Funda.

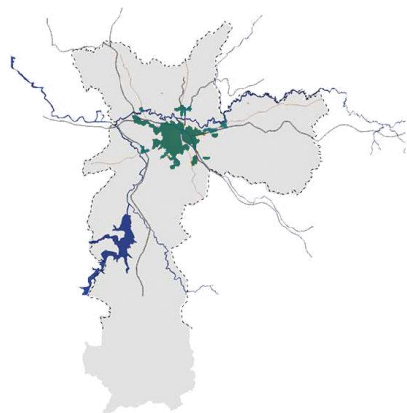
Al mismo tiempo, muchos edificios fueron apareciendo en la ciudad con la ayuda del gobierno, los grandes rascacielos comienzan a aparecer en la ciudad y hacen de un paisaje horizontal una gran barrera visual y vertical. La verticalización de la ciudad fue también objeto de una intensa especulación inmobiliaria y, como se ha visto, se inició en 1910, tomó impulso a partir de la década de 1930, pero hasta el final de la Segunda Guerra Mundial fue un fenómeno típico de la zona central. Sin embargo, el ritmo de construcción en general se aceleró y en los de 1932 la ciudad contaba con 106.327 edificios, en 1950 este número alcanzaría los 410.000, según los datos de Pasquale Petrone.<sup>51</sup>

---

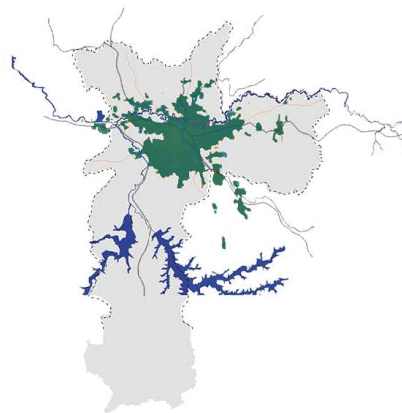
50. MEYER, Regina. *O papel da rua na urbanização paulistana. São Paulo, Cadernos da História de São Paulo, 1993. Pág. 29*  
51. QUEIROZ, Suely Robles Reis. *Política e poder público na Cidade de São Paulo: 1889-1954. En: Porta, História da cidade de São Paulo. A cidade na primeira metade do século, 2004. Pág. 42*



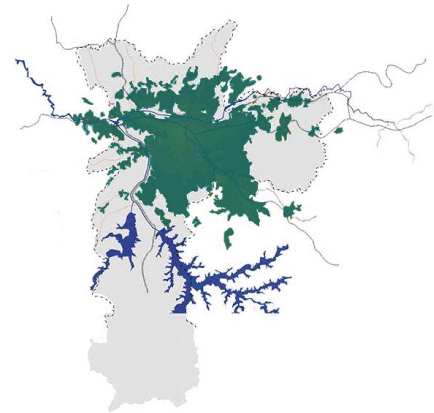
1881



1914

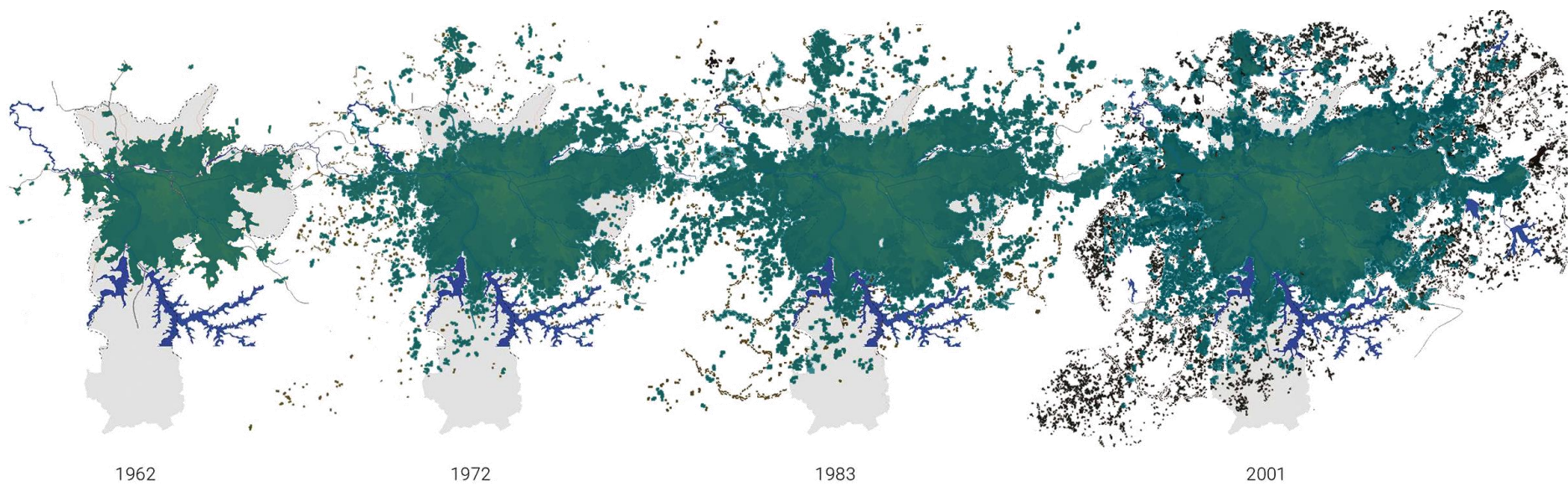


1930



1952

0 10 20 30 50 km



27.

El plan del gobierno de congelar el precio del alquiler y la implementación del modelo radial-concéntrico del Plan Avenida Prestes Maia fueron los factores responsables de la desorganización de la expansión territorial y la falta de vivienda en la ciudad, lo que generó desigualdad social y los primeros asentamientos precarios.

El centro histórico, comienza a perder su centralidad al tener otras áreas comerciales generando otras centralidades. Estas áreas terminaron atrayendo empresas y oficinas porque tenían nuevos edificios, buenas estructuras y buena ubicación. Este proceso de abandono del centro histórico para desarrollar áreas con nuevos atractivos ya sea por el interés de nuevos edificios o en busca de una región con más infraestructura urbana, continúa hoy en día.

**Imagen 27** – Expansión de la mancha urbana de São Paulo por años. Editado por el autor. Realizado por: Pablo Coquillat Mora. Fuente: Principios de Evolución Urbana La Rua Santa Ifigênia y las vías de comercio especializado en São Paulo



## 1.7 Tiempos Actuales

**Imagen 28** – Plano de la ciudad de São Paulo en el año de 1950. Repartição de Eletricidade de São Paulo. Fuente: Archivo Municipal de São Paulo

Con el aumento del número de automóviles y la presencia de nuevas centralidades en la ciudad a principios de los años setenta, el centro histórico se devaluó, los alquileres dejaron de ser tan caros y la división social se hizo evidente. Las élites contienen ahora áreas exclusivas, con edificios comerciales y de estudios, muchos centros comerciales para atender a los trabajadores y personas que viven en esas áreas y con eso la gente no necesitan si desplazar a otros sitios de la ciudad, generando así una división social, ya que no hay mezcla de personas en la ciudad y principalmente en el centro histórico. La arquitectura moderna brasileña también emergió con fuerza durante este período, realizando obras de gran envergadura en las zonas más ricas, mientras que el área central fue perdiendo su importancia.

El sistema de transporte individual fue valorado en la ciudad, pero cuando se pensó en apostar por el transporte público, la construcción de la línea de metro ignoró toda la vida urbana existente en la que se pensó que mejoraría. En ese momento, miles de personas perdieron sus casas para hacer espacio para la construcción. La primera línea de metro se construyó en el centro histórico de la ciudad junto con la construcción de la gran catedral de la Sé.

Con la construcción del metro no sólo la gente perdió sus casas, sino que mucha historia fue demolida, la imagen de la ciudad histórica fue desapareciendo con el paso del metro. Para la estación de la Sé, los diseñadores demolieron una manzana entera de la ciudad para conectar dos plazas.

*"Esto fue visto como una creación heroica de un gran espacio democrático en el corazón de la ciudad. En el interior de esta plaza inclinada, se construyeron esculturas, una piscina reflectante en cascada y macetas de pisadas alrededor de una gran claraboya que dirige la luz natural a la estación de metro."<sup>52</sup>*

Sin embargo, lo que encontramos hoy en esta gran plaza es un gran dormitorio al aire libre, mucha gente sin hogar y vendedores ambulantes han tomado este espacio. . Con el crecimiento de las peri-

---

52. Shieh, Leonardo. Op. Cit. Pág. 35

ferias, el gobierno está apostando por avenidas y sistemas de autobuses precarios para conectar estas áreas con el centro de la ciudad, ya que el transporte público sigue siendo una opción exclusiva para los más pobres, ya que muchos no pueden permitirse comprar un automóvil. Con la multitud de líneas de autobuses que llegan al centro de la ciudad desde las afueras, convierte los espacios públicos del centro histórico en un importante punto de llegada y traslado de personas de todas las clases sociales, pero principalmente de personas de baja renta.

"La obscena desigualdad que existe en la sociedad brasileña se manifiesta en la enorme segregación que se observa en nuestras ciudades. Esta segregación crea una carga excepcional para los más pobres y una ventaja excepcional para los más ricos."<sup>53</sup>

Sin la mezcla de clases sociales en el área central de la ciudad, hubo un cambio social y urbano en la región, las tiendas ahora no se preocupan en hacer el mantenimiento del edificio que están ocupando, ya que la mayor preocupación es vender grandes cantidades de productos al menor precio posible a personas de bajos ingresos, esto terminó generando un centro mal cuidado, con edificios históricos degradados y mucha basura en la calle.

Con esta falta de cuidado que las personas empezaron a tener con el área central, la gente que vivía en los edificios empezó a sentir la falta de seguridad, ya que como dice Jane Jacobs en su libro *Muerte y vida de las grandes ciudades*, sin personas en la calle por la noche y sin que haya una mezcla de servicios en el área no hay como tener seguridad y no va a funcionar.<sup>15</sup> también hubo la falta de mantenimiento y de servicios básicos para la gente como colegios, centros de salud. Con eso las personas cambiaron de barrio, para áreas más estructuradas, lo que dio lugar a edificios vacíos y varias ocupaciones ilegales, un claro ejemplo de este proceso de degradación y ocupación fue el Edificio Martinelli, el primer gran símbolo del edificio de rascacielos en la ciudad, en 1970 fue ocupado por unas 2.000 personas. La ocupación fue hasta 1975 cuando el ayuntamiento expropió el edificio y cerró sus puertas.

---

53. VILLAÇA, Flavio. - São Paulo: segregação urbana e desigualdade. Mestrado. Pag. 56

*"El edificio se convirtió en una verdadera ciudad que lo tenía todo: sindicatos, bares, tiendas, restaurantes, apartamentos, hoteles y bancos, así como trabajadores formales e informales que vivían juntos - una reproducción de lo que estaba sucediendo en el centro de São Paulo" 54*

La ciudad de São Paulo fue una ciudad que permitió y vio crecer la desigualdad social, es evidente el interés del gobierno de ocultar a los más pobres en las periferias de la ciudad y para facilitar y estructurar las áreas de la clase alta.

*"La construcción de estas urbanizaciones en la periferia quedó aislada de todos los servicios básicos que la población necesitaba, lo que terminó transformando estos edificios en una gran concentración de narcotráfico y fomentando cada vez más la ocupación ilegal en su entorno." 55*

Con la desigualdad, la violencia comenzó a aparecer en las calles, la ciudad y principalmente su área central comenzó a convertirse en una región peligrosa para vivir y caminar, una solución de la élite a este problema es distanciarse de las calles, estar siempre en condominios cerrados y usar vehículos blindados para protegerse. El problema es que no solamente la elite sufre con el problema de la violencia, y por ello miles de personas se cierran en sus casas por la noche con miedo de que pase algo con su seguridad, y acaba generando un enorme problema para la ciudad.

*"El crecimiento de la criminalidad violenta en São Paulo desde mediados de los años ochenta ha generado miedo y una serie de nuevas estrategias de protección y reacción, entre las cuales la construcción de muros es la más emblemática (...) establecen diferencias, imponen divisiones y distancias, construyen separaciones, multiplican las reglas de evasión y exclusión, y restringen los movimientos." 56*

El cambio de la metrópoli industrial a una metrópoli más centrada en los servicios y el comercio se produjo de forma lenta, pero hubo una gran división de la población, ya que tuvieron que encontrar

---

54. Miraldo, V. *Giuseppe Martinelli e seu grandioso edifício*. [online] *Colegio Dante Alighieri*. Disponible en: <http://www.educacional.com.br/reportagens/sp450/textodantemartinelli.asp> [Visto en el día 27 Mar. 2019].

55. Shieh, Leonardo. *Op. Cit.* Pág. 39

56. RESENHAS. CALDEIRA, Teresa P. do Rio. *Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo*. São Paulo, 2000. Pág. 9.



otros servicios repartidos por toda la ciudad. Esto terminó generando más tránsitos y sobrepoblación del transporte público.

*"Como resultado, las condiciones de tráfico han sido típicamente tan malas como 100 kilómetros de congestión diaria, incluso con la adopción del sistema de rotación en 1997, en el que el 20% de los coches privados no pueden circular en las horas pico de un día laborable, de acuerdo con sus números de matrícula."*<sup>57</sup>

*Con el abandono de las industrias en la ciudad, ya no era necesario contratar mano de obra no calificada, dejando a miles de personas buscando trabajo y sin la posibilidad de si encajar en la nueva economía de São Paulo.*

*"Los vendedores no tenían ninguna calificación específica, y la decadencia de las industrias estables siempre fue seguida por la expansión de su número. Trataron de explorar las necesidades más apremiantes del consumo diario de los hogares. Muchos de ellos se especializaban en el suministro de utensilios y herramientas, y también había vendedores de cestas, cestas de mimbre, plumeros, telas, adornos, alimentos, etc. (...) También comercializan productos de diversas fuentes (de mayoristas legalmente establecidos o no legalmente establecidos, de fabricantes formales e informales, de su propia fabricación, del fruto del robo o del contrabando, del fruto de la piratería y de minoristas legalmente establecidos). La actividad puede realizarse con o sin la autorización del gobierno, como hemos visto, y puede contar con la ayuda de ayudantes, empleados o familiares, aunque la situación más común es la actividad por sí sola. La actividad también se lleva a cabo en un entorno de competencia feroz y condiciones tecnológicas precarias."*<sup>58</sup>

---

57. Shieh, Leonardo. *Op. Cit.* Pág. 40

58. BATISTA PAMPLONA, João. - *A atividade Informal de comercio de rua e a região central de São Paulo*. Mestrado. São Paulo, Pag. 313

En el área central podemos ver grandes reflejos de toda la turbulenta histórica que tuvo la ciudad de São Paulo, las calles tomadas por vendedores ambulantes vendiendo productos, edificios abandonados que sirven para la ocupación ilegal o incluso para trasteros para las tiendas, pequeños crímenes localizados en toda la zona. Después de cada día intenso de comercio, las calles se vacían y se llenan de basura, la gente que trabaja en la zona no se siente parte del barrio y la preocupación por cuidar del espacio es nula.

## Datos actuales de la ciudad

La provincia de São Paulo pertenece a la región sudeste de Brasil, cuenta con aproximadamente 248 222,362 km<sup>2</sup>, hace frontera al norte con Minas Gerais y Rio de Janeiro, al Sur con la provincia de Paraná y al este con Mato Grosso do Sul. Tiene una población total de 45.538,936 habitantes lo que representa el 22% de la población total del país.<sup>59</sup>

La ciudad de São Paulo es la capital de la provincia, tiene la mayor población y es la más rica. En el censo realizado en el año de 2018, solamente en la ciudad ha registrado un total de 12.176.86 de habitantes, si añadimos la región metropolitana con sus 39 ciudades y que forman prácticamente una única ciudad, ese valor alcanza los 21 571 281 de habitantes, segundos datos del IBGE.

La ciudad es el motor económico del país, constituye de un grande centro administrativo, comercial e industrial (ese mas ubicados en la región metropolitana), sus industrias corresponden por el 35%, y sus servicios por el 34% del mercado brasileño, por ello la ciudad es la más importante de América Latina. De acuerdo con un estudio elaborado por la Civil Service College de Cingapura y la Chapman University, la ciudad de São Paulo es la más influyente de América del Sur.

*“São Paulo es el corazón económico de la mayor economía de América del Sur, y tiene la mayor bolsa de valores (de la región). La mayor ciudad y la capital comercial de Brasil se ha convertido en sede de la operación de varias empresas para América Latina, de la lengua, del crimen y otros problemas.”<sup>60</sup>*

59. Wikipedia. - São Paulo (2019). Disponible en: [https://pt.wikipedia.org/wiki/S%C3%A3o\\_Paulo\\_\(estado\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/S%C3%A3o_Paulo_(estado)), [Visto en el día 11 feb de 2019].

60. São Paulo é cidade mais influente da América Latina em ranking global.2014, Disponible en: [https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2014/08/140819\\_cidade\\_influente\\_saopaulo\\_hb](https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2014/08/140819_cidade_influente_saopaulo_hb) [Visto en el día 10 feb 2019]

Sin embargo, es una de las ciudades más desiguales de Brasil, o que genera un problema social en la ciudad. Las personas que viven en las zonas más ricas y estructuras viven 20 años más que la persona que está en las periferias, y de los 96 distritos de la capital, 53 no tienen ningún equipamiento cultural.

De acuerdo con Jan Gehl, la desigualdad social y económica son los principales factores para el alto índice criminal en las ciudades y también lo que genera el intento de soluciones privadas para uno proteger su vida. Pero la verdad es que pequeñas soluciones individuales de prevención a la criminalidad, empeoran la situación que ya se encuentra difícil. Hay que evitar que la población huya para detrás de los muros.<sup>61</sup>

En conclusión, la ciudad de São Paulo tiene muchas riquezas económicas pero una pobreza extrema en calidad de infraestructuras (espacios públicos, equipamientos...) y de una ciudad amigable para las personas, hay que tener espacios bien proyectados, iluminados y agradables para que la gente salga de sus casas y empiecen a utilizar la calle, solo con eso es posible crear un ambiente con seguridad, ya que la gente es el principal medio de seguridad en una ciudad.

---

61. GEHL, Jan. *Cidade para Pessoas 2nd edición, Edit. Perspectiva. 2009. Pág. 97*



## La ciudad de São Paulo

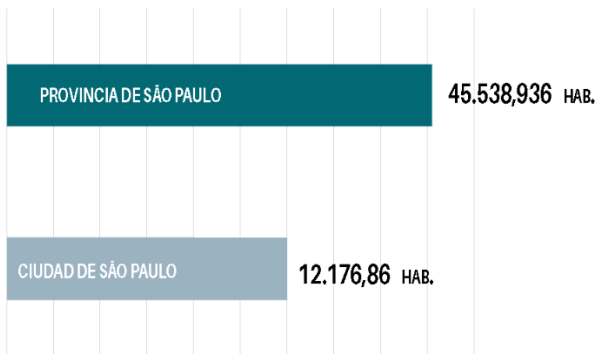
30.



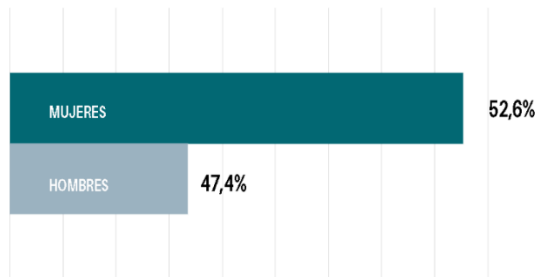
**Imagen 29** – Vista área de la ciudad de São Paulo. 2018 Autor Desconocido. Fuente: Voe Azul (anterior pagina)

**Imagen 30** – Esquema de la ubicación de la ciudad de São Paulo. Realizado por el autor.

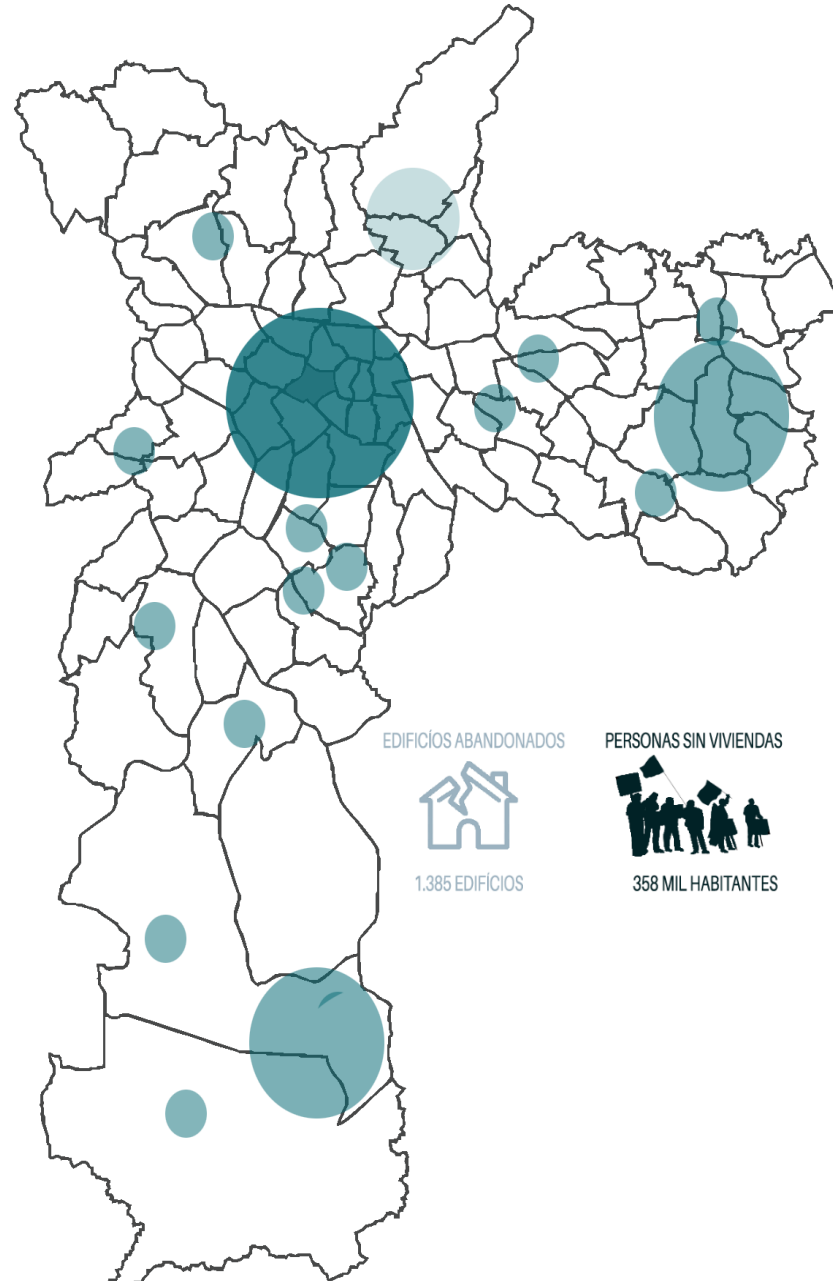
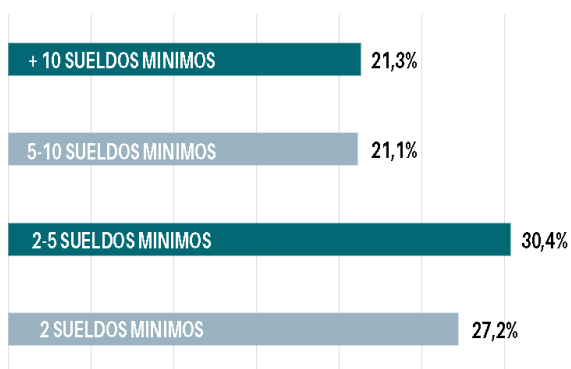
Población ciudad de São Paulo



GENERO DE LA POBLACIÓN



Renda Mensual Población de São Paulo



**Imagen 31** – Esquemas con los datos de la ciudad de São Paulo. Realizado por el autor. Fuente: IBGE 2010

## La falta de vivienda y los edificios abandonados

63

Al analizar los gráficos y en el mapa de la página anterior, se nota que hay una cantidad masiva de edificios abandonados en la ciudad, y la gran parte está localizada en el centro histórico.

Es impensable que la ciudad más rica del país se encuentre con estas cifras de falta de viviendas para las personas. En el centro hay algo entorno de 40.000 mil viviendas abandonas, eso solamente en el barrio de la Sé.<sup>62</sup>

Muchas de esas viviendas fueron antiguamente edificios de la más alta clase social, sin embargo, hoy están con las puertas cerradas para la ciudad.



**Imagen 32** – Áreas construidas vacías en el centro de São Paulo. Editado por el autor. Realizado por Valeria Cusinato Bonfim. Fuente: FAU- USP

62. Pró-centro. Prefeitura Municipal de São Paulo, 2001. Pag.17

En la imagen a cima podemos ver un pedazo del centro histórico, que está formado por los barrios de la Luz y de la Sé. En el sector fiscal 1, Bonfim dice que el índice de viviendas abandonadas alcanza los 29% del área construida. Para ella, los edificios abandonados en el centro de la ciudad, actualmente, excede el número de viviendas vacías para un equilibrio para una relación de oferta y demanda.<sup>63</sup>

La autora también dice que la gran parte de los edificios abandonados del centro son de un único dueño y que, a pesar del estado de deterioro de la mayoría, no necesitan de grandes reformas para que sean reutilizadas. Estos edificios en los años 50, tenían un precio muy superior a lo que se encuentra hoy, por ello sus propietarios no quieren vender por un precio bajo o se deshacer de ellos. Por lo tanto, podemos decir que el centro está pasando por un momento de vaciado temporal, ya que los dueños de los edificios están esperando una inversión para el área central, para que puedan dar un uso a esos edificios, o incluso vivir en ellos. Sin embargo, no hay una inversión y grandes propuestas capaces de cambiar ese estatus del centro.

De acuerdo con la secretaria municipal de viviendas de São Paulo, para reformar un edificio antiguo del centro, sería necesario invertir R\$ 400.000,00 reales, mientras la construcción de nuevos edificios en la periferia no suele pasar de los R\$150.000,00 reales<sup>64</sup>, por eso la situación del centro se encuentra de esa manera, ya que no hay un interés por parte del ayuntamiento de restaurar y reciclar los edificios y ni de los dueños de utilizarlos.

Para Ana Martínez la cultura de demoler y construir nuevos edificios es algo antiguo y tiene que ser repensado. La autora contesta a una pregunta que mucha gente no la hace, porque demoler y construir del cero, ¿mientras hay un montón de edificios abandonados listos para que sean reutilizados? Según la autora las nuevas construcciones en terrenos rurales o el acto de derribar y construir nuevamente no es nada ecológico, y acaba generando un impacto muy negativo en la flora y la fauna de la región.<sup>65</sup>

---

63. CUSINATO, Valeria Bonfim. *Os espaços vazios na área central da cidade de São Paulo e Dinâmica Urbana*. São Paulo, 2004. Págs, 69-76, 90.

64. *Cidade de SP tem déficit de 358 mil moradias e 1.385 imóveis ociosos*. (2018). Disponible en: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/cidade-de-sp-tem-deficit-de-358-mil-moradias-e-1385-imoveis-ociosos.ghtml> [Visto el día 9 Marzo 2019]

65. Martínez García-Llácer, Ana, *Arquitectura alternativa II: Construcción Low-cost. Reciclar y construir con el desecho*. Valencia, 2016. Pág. 37-42



El acto de querer derribar un edificio y querer construir un nuevo en el local, desde el punto de vista económico, con los permisos y los costes de derribo pasarían a ser más caros que renovar y reformar el edificio. Por ello se torna mucho más rentable el acto de reciclar el edificio, ya que el edificio tiene la capacidad de general nuevos usos y de adaptación a nuevos diseños.

Los arquitectos que más ejemplos dieron de que es posible hacer reformas y reciclar los edificios de una manera económica fueron los franceses, Anne Lacaton y Jean-Philippe Vassal. Ellos desarrollaron proyectos de reciclaje de edificios en barrios residenciales de París, construidos en los mismos años de las construcciones paulistas, entre 1960 y 1970, cuyos edificios demostraban el grado de deterioro, abandono y la falta de inversiones políticas de integración en esta área. Sus proyectos tenían como directriz abrir espacios cerrados, mejorar la ventilación y la iluminación, todo pensando en el bien estar de las personas y principalmente de la manera más económica posible. Ellos comprobaron que el presupuesto para la reforma de un edificio sale mucho más ecológico y económico do que derribar y construir un nuevo edificio.

En conclusión, los arquitectos franceses nos muestran que, si es posible reciclar edificios enteros mismo que sus condiciones no estén favorables y con un grado de deterioro aparente de una manera económica, incluso hacen con que esos edificios generen una nueva percepción del espacio, mejorando el entorno directo y también proporcionando a las personas que puedan vivir o trabajar en esos edificios, una gran calidad de confort.





# CAPITULO 2

EL BARRIO DE LA SÉ

Cuando visité por primera vez el centro histórico de São Paulo, me di cuenta de que sus calles tenían mucha historia por detrás, con sus edificios históricos, muchos con una arquitectura que no encontramos en otras calles de la ciudad, su ritmo que parece acelerado y que al atardecer cuando se encienden las luces de las viejas lámparas de la empresa Light, gana un ambiente europeo, como las viejas calles de las grandes ciudades portuguesas. A lo largo de mis estudios de arquitectura, volví a visitar las calles del centro histórico de São Paulo con la misma emoción que tuve por primera vez, pero con una mirada más técnica a la ciudad, no pude evitar en pensar el por qué en la misma zona hay lugares tan agradables para caminar, otros más vacíos y sin muchas actividades, por qué un centro tan rico en historia y arquitectura, es juzgado por ser un lugar peligroso, sin estructura y con alto índice de edificios abandonados. Con la oportunidad de llevar a cabo esta investigación, pude estudiar con más detalle la historia de São Paulo y conocer todo lo que ha pasado para que la ciudad tuviera este estatus actual. Aproveche la necesidad de elegir un área real para hacer la pesquisa, y sin dudar elegí el centro histórico de São Paulo, más precisamente un pequeño pedazo del barrio de la Sé que nombraremos de *La Veinticinco*.

El deseo de entender y descubrir cada momento que sucedió en este barrio tan histórico fue el incentivo para investigar la ciudad. En una conversación con Thiago Mori Leite, profesor y artista de la Universidad Presbiteriana Mackenzie, el profesor dijo que la ciudad de São Paulo es como un cuadro de Jackson Pollock, que creció sin un boceto por detrás y al final, diferente de las artes de Pollock, encontramos una ciudad que enfrenta todas las dificultades que una gran metrópolis pueda pasar, por crecer sin planificación.

Con el barrio de la ciudad elegida, comenzamos a estudiar sus alrededores y a pensar en cual pedazo del barrio íbamos a escoger para delimitar el área de *La Veinticinco*. Resulto en un área muy interesante, histórica y también un reto para intentar comprender sus problemas y proponer estrategias para un futuro desarrollo más técnico y proyectual.

## 2.1 Demarcación del barrio de la Sé

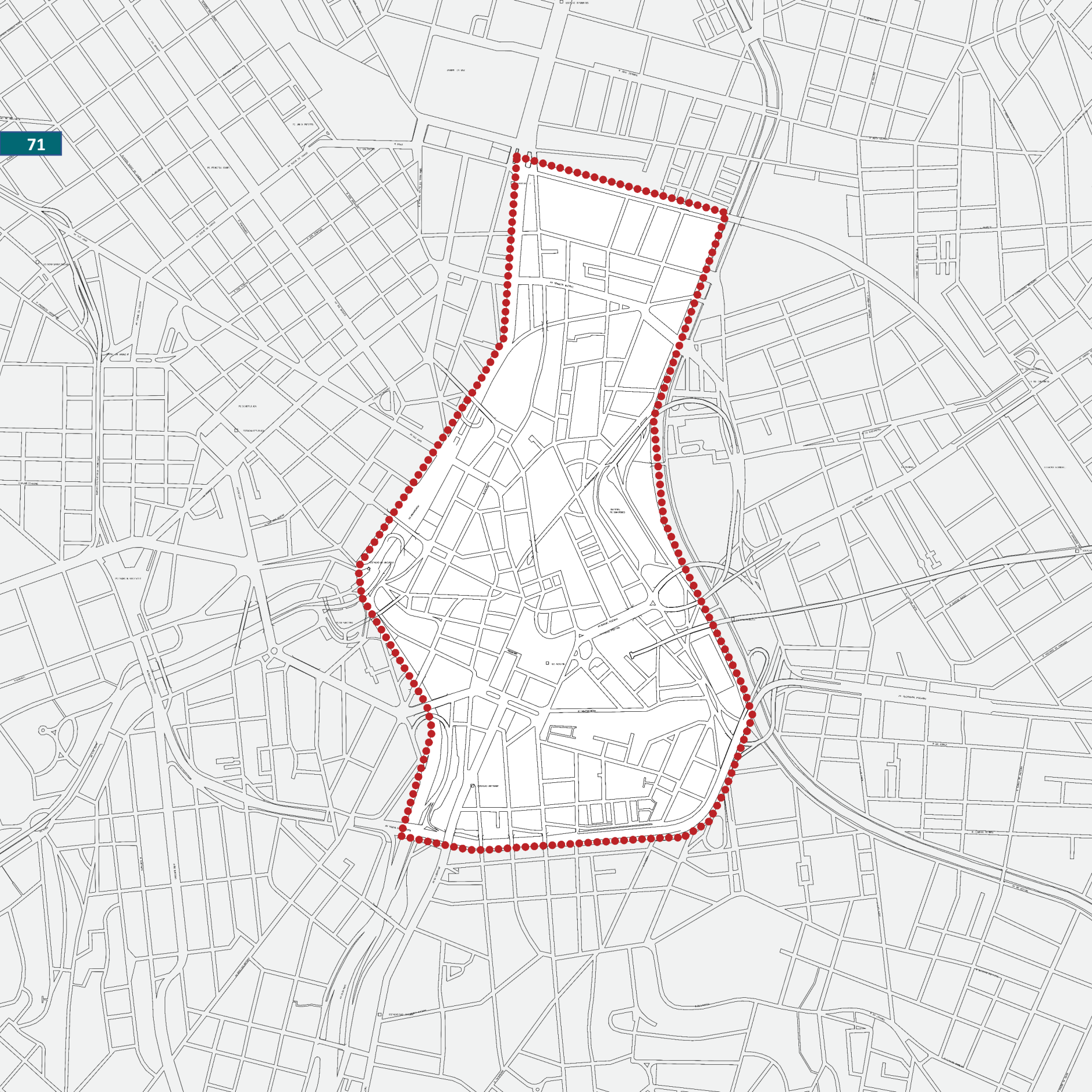
Hemos elegido del barrio de la Sé un área para el desarrollo de nuestra investigación, por toda historia que este barrio lleva en sus calles y que hoy se encuentra debilitada. Podemos decir que el barrio es la cuna de la ciudad, de donde creció la gran metrópoli que conocemos como São Paulo.

Hoy en día, la demarcación exacta del barrio de la Sé está bien definida por su diseño entre las avenidas, en el extremo oeste se encuentra el río Tamanduateí hoy encauzado entre la Av. do Estado, separando el barrio de la región industrial del Brás.

Al norte, la antigua línea de tren del Ferrocarril de São Paulo, que fue construida como medio de transporte del café desde la capital hasta el puerto de Santos, separa la Sé del barrio de la Luz. Actualmente, la línea ferroviaria sirve como transporte de pasajeros para la ciudad. Al sur, el gran eje viario conocido como la Avenida Radial Leste, rompe el diseño urbano de esta zona y separa claramente la Sé del barrio de la Liberdade, os conectando por medio de los antiguos puentes y viaductos, un ejemplo es el viaducto del Glicério.

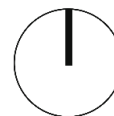
Al oeste, el gran valle del Anhangabaú, y las avenidas 23 de Maio y Prestes Maia bordean todo el eje oeste de la Sé. El valle del Anhangabau sirve como el conector entre la Sé con el barrio de la Republica, sirviendo también como un gran espacio público en el medio del centro de la ciudad.

Así, el barrio de la Sé está sofocada entre las grandes avenidas que fueron hechas en el periodo del Plano de Avenidas de Prestes Maia, aislando la Sé del restante de la ciudad, no habiendo conexión entre los barrios.



**Imagen 33** – Plano con la Demarcación del barrio de la Sé. Realizado por el autor. (anterior página)

**Imagen 34** – Esquema de la morfología del barrio de la Sé y los barrios limítrofes. Realizado por el autor.



ESC. 1/5000





35.

**Imagen 35** – Vale do Anhangabaú, 2019 . Foto del autor.

36.



**Imagen 36** – Avenida Radial Leste, 2019 .  
Fuente: Google Earth

74

37.



**Imagen 37** – Avenida do Estado e Mercado Municipal, 2019 .  
Fuente: Globo G1

## 2.2 Desarrollo morfológico de la Sé

*“Aunque sea posible describir o caracterizar una ciudad en un período preciso, para comprenderla bien, no podemos descuidar el estudio de los períodos anteriores que condicionaron su desarrollo y literalmente le dieron forma.”<sup>66</sup>*

Una excelente ubicación en el alto de una colina dentro de una nueva tierra representa la nueva visión de los colonizadores portugueses. Es cierto que construir una ciudad alta fue una gran alternativa para proteger a la aldea de los ataques de los indígenas y de los colonos españoles que al mismo tiempo estaban abriendo nuevos caminos en América, pero no podemos dejar pasar esta visión pionera de los portugueses que salieron de la costa paulista, hacia el interior de una tierra desconocida en busca de riquezas. En esta nueva forma de colonizar las tierras conquistadas está el comienzo de la ciudad y el barrio que hoy conocemos como el barrio de la Sé.

Es cierto que el pueblo de São Paulo creció poco en sus primeros 300 años de historia, pero hubo el desarrollo de la ocupación del área de la colina donde podemos observar el urbanismo portugués puesto en práctica en el trazado de las carreteras y en los límites de los lotes. Las tierras brasileñas y todos sus pueblos y ciudades pertenecían a la corona portuguesa, y el pueblo de São Paulo no fue diferente, para apropiarse de una tierra, ocuparla y hacer uso del edificio fue dado a través del régimen de "concesión de sesmarias" (el dominio sobre las tierras no se transfiere a los individuos, sino que mediante concesiones se otorga libremente el derecho de su disfrute), que se regía por las ordenanzas del reino.

La formación de estas tierras para donación podría servir para abrir nuevas calles y caminos, cuyos diseños y sus límites siempre se apartaron de la decisión de la Cámara portuguesa, dando preferencia en ese momento a los diseños ortogonales, siempre que sea posible.<sup>67</sup>

---

66. A. ROSSI; C. AYMÓNINO; M. BRUSSATI; G. FABBRI; M. LENS; P. LOVERO; S. LUCIANETTI, *La città di Padova, saggio di analisi urbana*, 1966.

67. NOEMIA SIMONI, *Lucia. A EXPANSÃO URBANA NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E O PROCESSO DE CONSTITUIÇÃO DOS REGULAMENTOS DE ABERTURA DE RUAS, NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO*. Londrina, 2005. Pag 1-3

Los jesuitas encontraron en el alto de la colina el lugar perfecto cerca de las tribus indígenas aliadas para construir un pequeño asentamiento y comenzar un pueblo, ya que, de acuerdo con la orientación de la corona portuguesa, el primer acto para la fundación de una ciudad fue el diseño de la plaza junto a la iglesia y el cruce inicial que sería el punto de origen de la malla.<sup>68</sup> El caso de São Paulo, debido a su topografía irregular y limitada, hizo con que la orden de respetar el contorno ortogonal norte y sur definido por la corona fuera modificada por una triangular.

En ese primer momento, el pueblo ya tenía un total de 150 habitantes que estaban protegidos dentro de los muros hechos para la delimitación de la ciudad, el pequeño pueblo tenía tres caminos principales que pasaban por las pequeñas granjas y los asentamientos portugueses, hasta llegar a la ciudad de São Vicente. En ese momento, las calles no tenían identificación, solo los tres caminos principales que eran la carretera Ibirapuera que hoy es la calle Quintino Bocaiuva, la calle Piqueri, la actual calle Quinze de Novembro y la calle Pinheiros, ahora la calle José Bonifacio.<sup>69</sup>

Lo que fue solo la elección de una ubicación en la cima de una colina demostró a lo largo de los años que el despliegue fue muy apropiado, ya que la ciudad se encontraba en un punto focal en la intersección de los caminos principales que más adelante conducirían a los bandeirantes a la descubierta de metales preciosos y futuramente al desarrollo de nuevas ciudades.

Fue realizado a través de mucha investigación un esquema de cómo se vería el pueblo de São Paulo en la década de 1554, ya que el mapa más antiguo de la ciudad de São Paulo es de 1760. En este esquema podemos ver claramente la villa delimitada por sus muros, la tribu indígena adyacente y los tres caminos mencionados anteriormente. Los muros hechos de barro resistieron durante muchos años los ataques de los indígenas "selvajes" que no estaban contentos con el establecimiento de los jesuitas en la región, que con la ayuda de Tibiriça, el pueblo resistió a los ataques y gradualmente las tribus rebeldes terminaron de alejarse de la zona, lo que permitió la expansión y construcción de nuevas calles fuera de los muros.

---

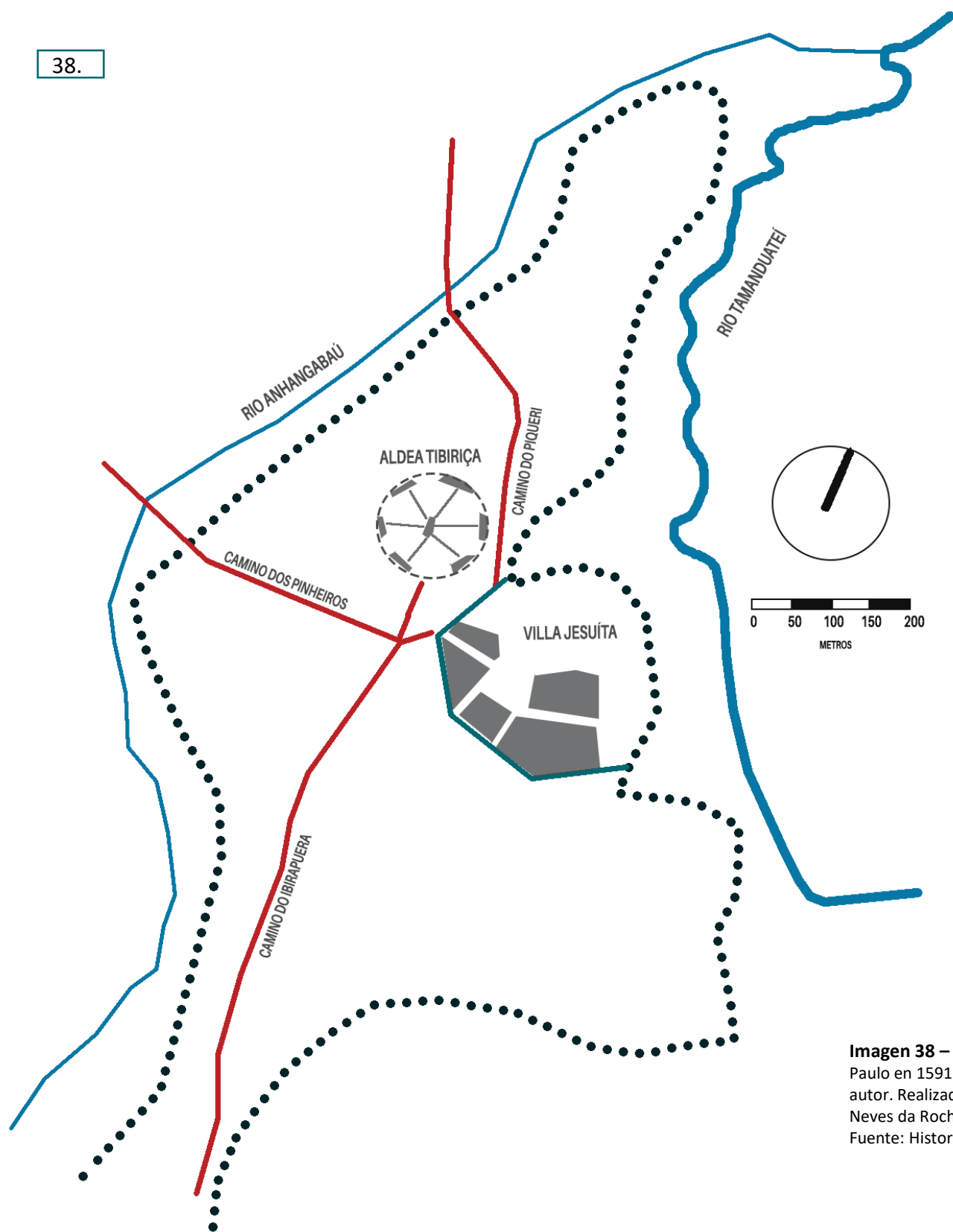
68. PRIORI LIMA, Renata. *Plugin: Interfaces urbanas en los nuevos centros lineales, el caso de la avenida paulista*. UPC-Barcelona, 2016. Pág. 39

69. NEVES DA ROCHA FILHOS, Gustavo. *Vila de São Paulo: Evolução do traçado Urbano*. 2017. Disponible en: [historiadesaopaulo.com.br/vila-de-sao-paulo-evolucao-do-tracado-urbano/](http://historiadesaopaulo.com.br/vila-de-sao-paulo-evolucao-do-tracado-urbano/) [Visto en el día: 25/02/2019]

## Villa de São Paulo en 1591

77

38.



**Imagen 38** – Villa de São Paulo en 1591. Editado por el autor. Realizado por: Gustavo Neves da Rocha Filho, 2017  
Fuente: Historia de São Paulo

En ese momento, los equipamientos de precisión para la construcción aún no existían y el trazado de las calles eran marcados con el uso de piquetes y cuerdas de madera, por lo que las carreteras se demarcaron a medida que los edificios aparecían en las parcelas, así era posible garantizar la precisión del trazado viario y del dimensionamiento de los lotes que se estaban construyendo.<sup>70</sup>

Sin embargo, se cree que las primeras calles que se construyeron fuera de los muros, fueran las calles São Bento y Direita, y que hubieron sido dibujadas desde una brújula, ya que la intersección entre ellas forma un ángulo casi perfecto de 90°.

Empieza la gran expansión de la ciudad de São Paulo fuera de los muros de la villa, un gran momento que podemos observar en estas dos calles que se construyeron y que marcaron el inicio de la expansión, y que hasta hoy tienen un gran valor económico e histórico para la ciudad.<sup>71</sup>

Se puede observar que calle São Bento fue pensada para ser paralela al arroyo Anhangabaú, facilitando así la eliminación de las aguas residuales producidas por los edificios, pero la aldea de Tibiriçá todavía estaba enfrente a los edificios, en el medio de las calles construidas. Esto eventualmente llevó a su asfixia y en los años siguientes a la desaparición de la aldea, ya que, a pesar de ser aliados de los portugueses, los indígenas tenían una forma de vida diferente y no se acostumbrarían a la forma de vivir en una aldea portuguesa.

Los asentamientos de las diferentes órdenes ubicadas fuera de los muros ya estaban presentes en este momento, al estar ubicados en los extremos de las colinas, como los de los benedictinos en el norte los carmelitas en el este y los franciscanos al oeste.

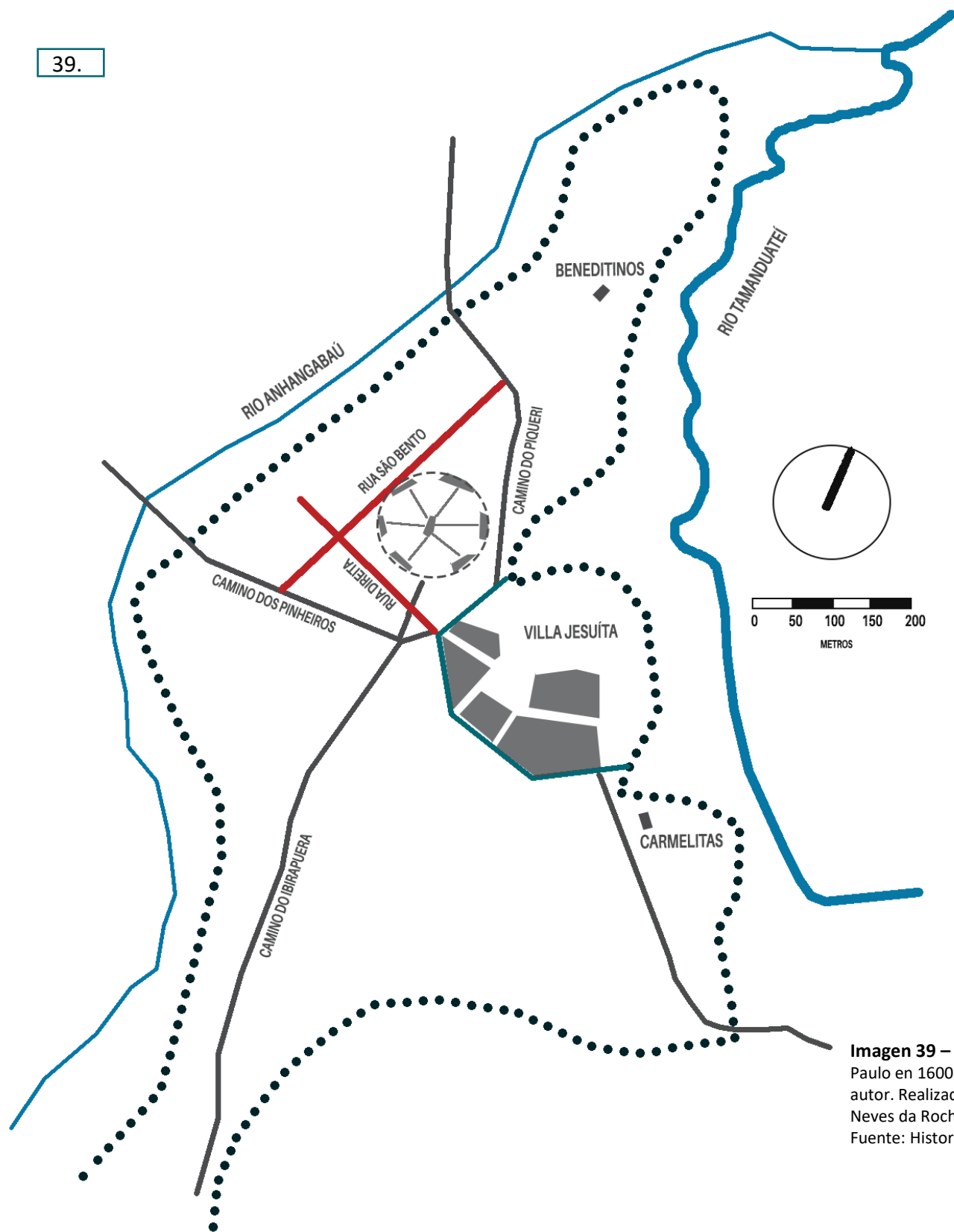
---

70. GONÇALVES BOZANO, Paulo. *Transformação da Morfologia Urbana Paulista*. 2017. Pág.8

71. NEVES DA ROCHA FILHOS, Gustavo. *Op. Cit.* [historiadesaopaulo.com.br/vila-de-sao-paulo-evolucao-do-tracado-urbano/](http://historiadesaopaulo.com.br/vila-de-sao-paulo-evolucao-do-tracado-urbano/)

# Villa de São Paulo en 1600

39.



**Imagen 39** – Villa de São Paulo en 1600. Editado por el autor. Realizado por: Gustavo Neves da Rocha Filho, 2017  
Fuente: Historia de São Paulo

Con el movimiento de las bandeiras y sus descubrimientos, y por la villa estar en una ubicación excelente y ya consolidada, hizo que la importancia de Sao Paulo creciera, y no tardó en que los grandes gobernadores y los reyes de Portugal siguiesen con más interés en lo que pasaba en la villa.<sup>72</sup>

Tras la noticia de que se encontraron metales preciosos cerca de Sao Paulo, y después de analizar la evidencia de estos logros, el entonces Gobernador General de Brasil no pensó dos veces en mudarse a la villa, este hecho fue muy importante para su futuro desarrollo.

Con la llegada del gobernador y todo el gobierno que lo acompañaba, los lotes vacíos que aún se encontraban dentro del muro de protección fueron ocupados, y forzaron la construcción de nuevos lotes y calles fuera de los muros. El entonces gobernador D. Francisco de Souza ordenó que se construyeran nuevas calles de acuerdo con la teoría urbana actual, es decir, una calle central y dos calles secundarias formando bloques rectangulares para que las casas se construyeran en alineación con la calle central y los patios tuviesen acceso por las calles secundarias.<sup>73</sup>

Este nuevo pensamiento urbanístico se vuelve más evidente en los años posteriores, con la creación de nuevos barrios adoptados con este proyecto, pero ya se puede ver la intención de realizar esta nueva teoría urbanística dentro de la villa de São Paulo.

---

72. Taunay, Afonso. *História da Cidade de São Paulo no século XVIII (1711-1720)*, págs. 352-35771. NEVES DA ROCHA FILHOS, Gustavo. Op. Cit. [historiadesaopaulo.com.br/vila-de-sao-paulo-evolucao-do-tracado-urbano/](http://historiadesaopaulo.com.br/vila-de-sao-paulo-evolucao-do-tracado-urbano/)

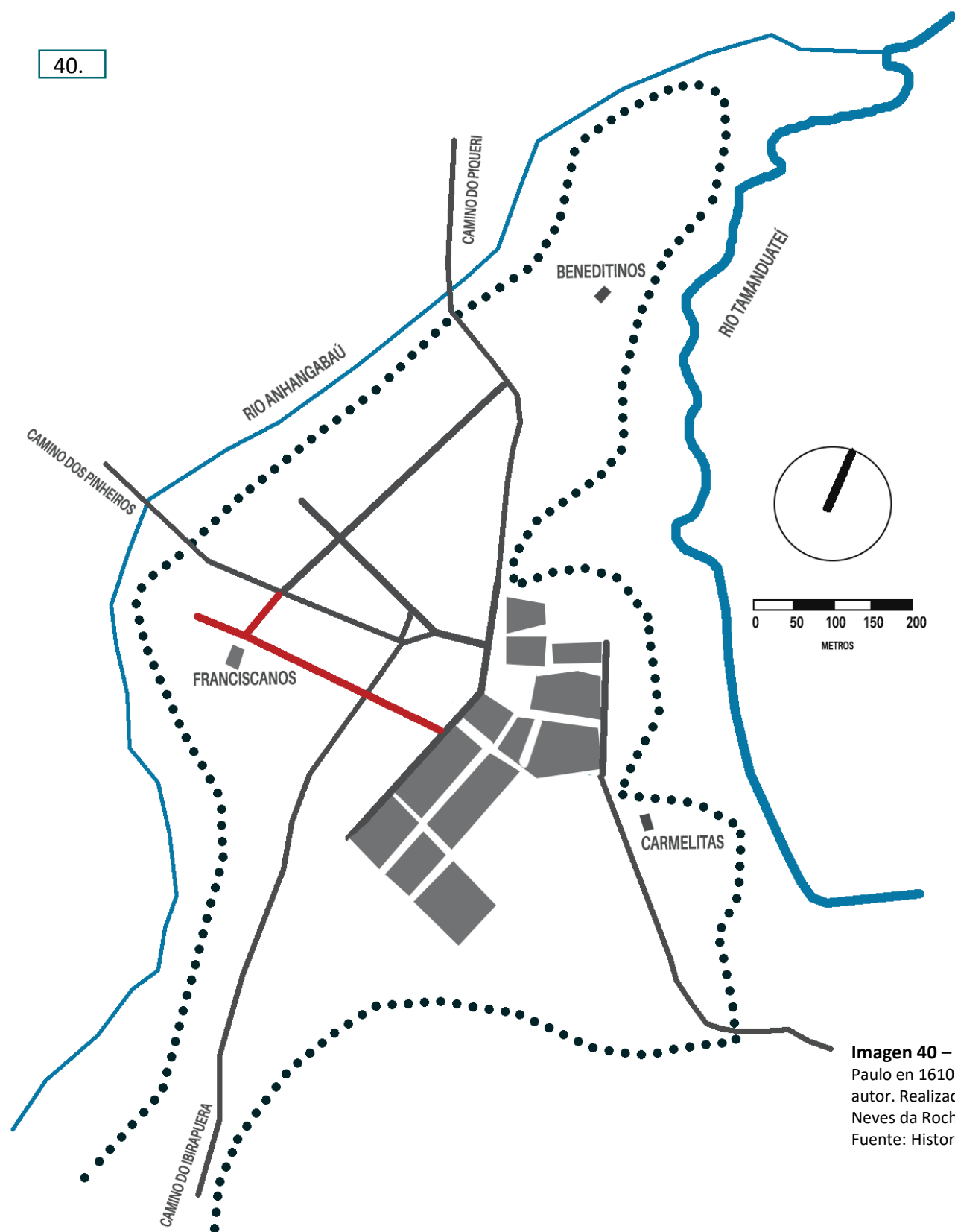
73. NEVES DA ROCHA FILHOS, Gustavo. Op. Cit., [historiadesaopaulo.com.br/vila-de-sao-paulo-evolucao-do-tracado-urbano/](http://historiadesaopaulo.com.br/vila-de-sao-paulo-evolucao-do-tracado-urbano/)



## Villa de São Paulo en 1610

81

40.



**Imagen 40** – Villa de São Paulo en 1610. Editado por el autor. Realizado por: Gustavo Neves da Rocha Filho, 2017  
Fuente: Historia de São Paulo

Con la expansión de la agricultura y la creación de pastos durante el siglo XVII en las regiones cercanas a las ciudades de Santana do Parnaíba, Itu, Jundiaí y Atibaia, la ciudad tuvo un buen desarrollo en ese momento ya que los caminos que llevaban las mercancías del interior al puerto de São Vicente para las exportaciones tenían que pasar por la villa de São Paulo, por ser de su núcleo que salían los "caminos del mar" muy utilizados en ese momento.

*“São Paulo ya no es solo el centro de actividades administrativas, festivas, religiosas y ocupado solo los fines de semana para adquirir una vida propia con la presencia permanente de personas alfabetizadas, profesionales exquisitos, sastres, zapateros, tejedores e incluso una gran cantidad de orfebres ya que venía mucha plata de Bolivia a través de Paraguay.”<sup>74</sup>*

Las calles que Dom Francisco de Souza ordenó construir, eventualmente acabó generando la idea de que se construirían más calles para la población que ahora quería ocupar la villa, debido a su importancia en ese momento. En 1623, la orden de los camaristas declaró que la calle do Carmo estaba lista, sirviendo como una forma estructurada de llegar a la villa, permitiendo así una nueva área de ocupación, como podemos ver en la siguiente imagen.

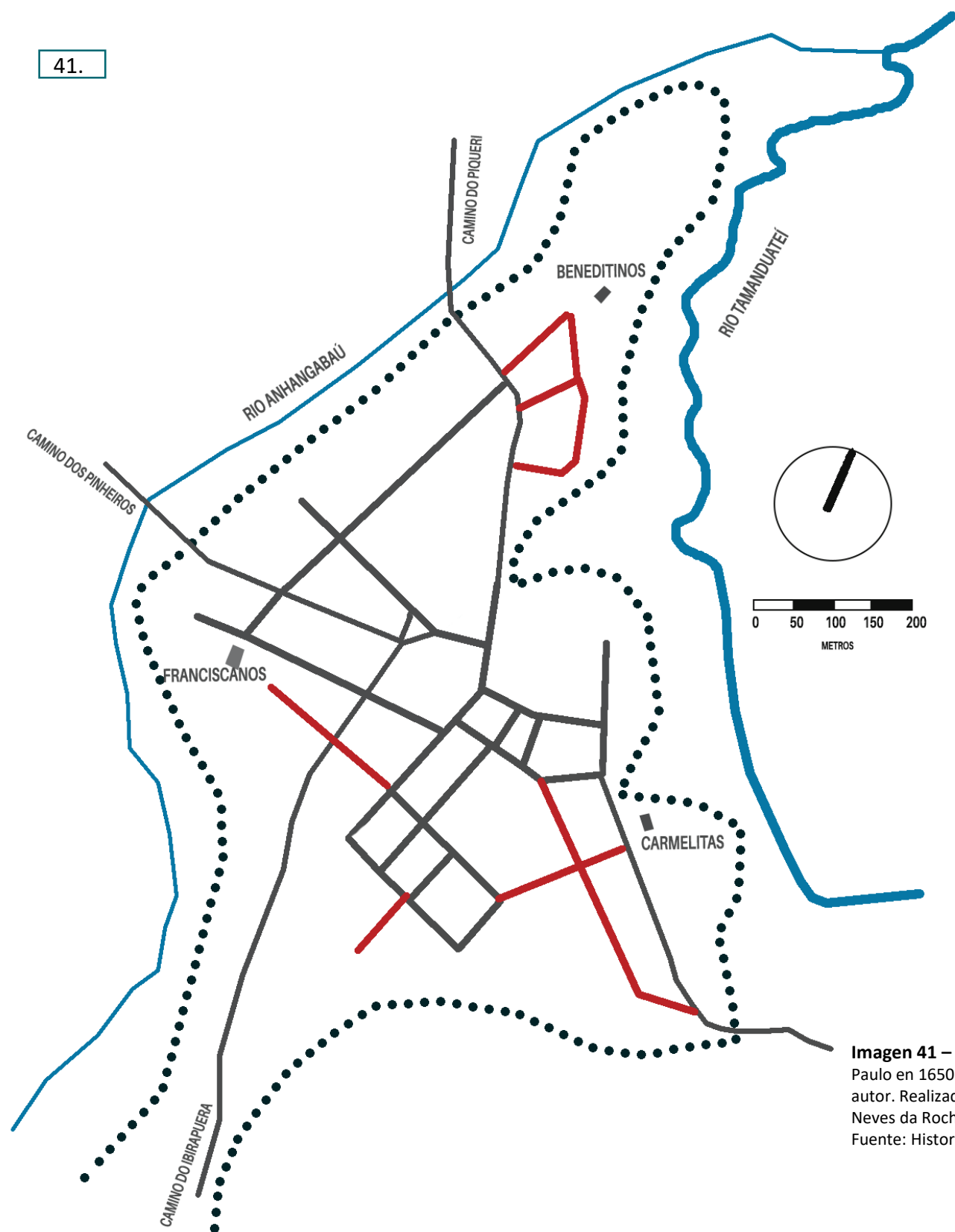
---

74. *Idem, Ibidem.* [historiadesaopaulo.com.br/vila-de-sao-paulo-evolucao-do-tracado-urbano/](http://historiadesaopaulo.com.br/vila-de-sao-paulo-evolucao-do-tracado-urbano/)

## Villa de São Paulo en 1650

83

41.



**Imagen 41** – Villa de São Paulo en 1650. Editado por el autor. Realizado por: Gustavo Neves da Rocha Filho, 2017  
Fuente: Historia de São Paulo

A fines del siglo XVII, con el descubrimiento de oro en Minas Gerais, el pueblo de São Paulo, que todavía estaba contenido en el distrito de Sé, sufrió un gran vacío debido a la migración de hombres en busca de riquezas en el interior del país.

En ese momento la capitanía de São Vicente estaba perdiendo su importancia ya que el oro iba al puerto de Río de Janeiro, como ya se mencionó en el capítulo sobre la historia de São Paulo, extinto y perteneciente al gobierno de Río de Janeiro, pero para satisfacer a los paulistas de la época, el gobierno decidió elevar el pueblo a la categoría de ciudad por la Real Carta del 11 de junio de 1711. Con el estatus de ciudad el primer paso del gobierno fue realizar un censo para saber cuántos habitantes vivían en la ciudad, el resultado fue que en los años 1765 y 1767 la ciudad totalizó 14.760 habitantes, de los cuales 1.516 estaban ubicados en el centro histórico de la Sede. Con ello, el núcleo de la ciudad ya estaba prácticamente consolidado entre el cerro y los ríos que lo rodean.<sup>75</sup>

La elevación de São Paulo a la categoría de ciudad trajo una importancia arquitectónica a sus calles, ya que comenzaron a surgir construcciones de edificios públicos de gran relevancia, lo que generó un cierto grado de importancia para la ciudad. Sin embargo, las antiguas calles aún tenían algunos problemas, al final de algunas de ellas, que cruzaban callejuelas estrechas, se abrían los antiguos patios. Este desordenado conjunto de tortuosas y estrechas calles se sumergió en la oscuridad de la noche, y con este aspecto de desorden urbano, São Paulo entró en el siglo XIX.

---

75. *Idem, Ibidem. [historiadesaopaulo.com.br/vila-de-sao-paulo-evolucao-do-tracado-urbano/](http://historiadesaopaulo.com.br/vila-de-sao-paulo-evolucao-do-tracado-urbano/)*

## Villa de São Paulo en 1760

85

42.



**Imagen 42** – Villa de São Paulo en 1760. Editado por el autor. Realizado por: Gustavo Neves da Rocha Filho, 2017  
Fuente: Historia de São Paulo

## 2.3 Edificios de interés histórico en el barrio de la Sé



43.

A continuación, ilustraremos algunos de los edificios circundantes cercanos a nuestra zona. Estos son el Palácio de las Industrias al este de nuestra área, en el centro histórico la Catedral de la Sé y al norte la Estación de la Luz.

Hay innumerables edificios de interés en los alrededores, ya que estamos trabajando con el barrio del centro histórico de la ciudad. Por eso, la idea de incluir estos edificios en nuestra propuesta demuestra lo importantes que son y pueden ser para la ciudad. Su arquitectura y toda la historia que lleva cada pieza de construcción hacen de estos edificios el motor de recuperación de la zona, por la oportunidad de reutilizarlos y devolver el carácter a la ciudad.

Todos los edificios de los que pasaremos información están catalogados y protegidos por los órganos del patrimonio histórico de la ciudad, cada uno de los cuales contribuyó y pasó por momentos específicos, pero hoy en día sirven como un gran museo al aire libre para aquellos que visitan el centro de São Paulo.



44.

### 1- Palácio de las Industrias

Con la llegada del café, la ciudad de São Paulo se desarrollaba y crecía económicamente, y en 1910 surgió la idea de realizar una obra que mostrara al mundo la fuerza económica y la capacidad de la ciudad para ser una gran metrópoli, la idea principal del Palácio de las Industrias era exponer el avance económico, industrial y principalmente agrícola. Con esto, varios proyectos son entregados a las autoridades paulistas, todos con una arquitectura de la Belle Époque, pero a diferencia de los proyectos europeos y americanos de palacios y estructuras expositivas, el proyecto llevado a cabo por la oficina de Ramos de Azevedo, es una mezcla de tendencias arquitectónicas que complació a todos los paulistas en su inauguración.

**Imagen 43** – Fachada actual del Palácio de las industrias, 2019. Fuente: São Paulo In Foco

**Imagen 44** – Palácio de las Industrias en los años 50. Fuente: São Paulo in Foco

*"Inaugurado parcialmente en 1917, recibió cien mil personas en la III Exposición Industrial de São Paulo en 1920. Este número lo dice todo sobre la importancia de este espacio para la ciudad, y sobre cómo São Paulo había cambiado y podía vislumbrar el futuro de una metrópoli."<sup>76</sup>*

A principios de los años 90, Lina Bo Bardi fue invitada a realizar la renovación del palacio, preocupada por la conservación de la obra del arquitecto Domiliano Rossi, que trabajaba en el despacho de Ramos de Azevedo, Lina dijo "La idea fundamental del proyecto para la sede de la Nueva Municipalidad de São Paulo en el Parque D. Pedro II es la preservación rigurosa de las características históricas del edificio del Palacio de las Industrias, es decir: la típica Arquitectura Ecléctica. (...) El Palacio de las Industrias es "elegante", (...) y merece una atención rigurosa en la concepción de la Nueva Gran Municipalidad de São Paulo."<sup>77</sup>

Situado en la antigua Varzea del Carmo, el palacio completa la arquitectura del parque Dom Pedro II en una superficie de 451.800m<sup>2</sup>, hoy funciona como museo tecnológico y recibe varias visitas de estudiantes y personas interesadas en la historia del palacio y las noticias de la ciencia.

---

76. PICCAROLO, Antonio. *Desenvolvimento Industrial de São Paulo através da Primeira Exposição Municipal. São Paulo 1918*

77. DIEGOLI, Leila Regina (Org.). *PALÁCIO das indústrias: memória e cidadania. O restauro para a nova prefeitura de São Paulo. São Paulo, 1992. Pag. 76*

45.



**Imagen 45** – Vista aérea del Palacio de las Industrias. Fuente: Google Imagen



## 2– Estación de la Luz

La región de la Luz antes de ser el barrio con una gran estación de pasajeros y con mucho legado arquitectónico en su área, fue ocupada hasta finales del siglo XVIII por muchas alquerías de los portugueses. La región era conocida como los campos de Guarapé, una planicie aluvial del río Tamanduateí y con una carretera de tierra que conectaba la capital con el interior.

Con la llegada del café fue necesario un medio para transportar el grano desde el interior hasta el puerto de Santos de una manera más ágil y fácil, fue entonces cuando entre los años 1860-1867 se construyó el ferrocarril Santos Jundiaí, en el que pasaba por la región de Luz.

La empresa São Paulo Railway, responsable por la construcción de la línea ferroviaria que conectaba el interior con la costa de la ciudad, proyectó el crecimiento de la capital cafetera con la construcción de una estación en los Jardines de la Luz, que era el parque público de la ciudad, y con el financiamiento del Barão de Mauá la estación fue construida en 1867, una pequeña estación que benefició el crecimiento económico de la ciudad y del país.

Con el crecimiento de la población y la riqueza de la ciudad a través del café, en 1895 se inició la construcción de la nueva estación de Luz, que ahora también se utilizaría para el transporte de pasajeros. La estación fue diseñada por el arquitecto Charles Henry Driver con una arquitectura de estilo Neo Clásico.

*"Su arquitectura se inspiró en una estación australiana, la Flinders Street Station, situada en la ciudad de Melbourne. Curiosamente, su imponente reloj se convirtió, desde el principio, en una referencia para que los paulistas mantuvieran sus horarios ajustados."*<sup>78</sup>

Hoy, además de ser la estación central con más llegadas y salidas de pasajeros de la ciudad, es también un centro de cultura, ya que alberga en su interior el Museo de la Lengua Portuguesa.

---

78. DE OLIVEIRA, Abrahão - Um monumento no centro de São Paulo – São Paulo In foco. Disponible en: <http://www.saopauloinfoco.com.br/um-monumento-no-centro-de-sao-paulo-a-estacao-da-luz-2/> [Visto en el día 19 Enero 2019.]

46.



**Imagen 46** – Estación de la Luz. José Cordeiro 2018. Fuente: São Paulo viva tudo isso

### 3– Catedral de la Sé

*"Los que te conocieron hace unos años, como yo te conocí, ya no te conocen, ni podrán reconocerte."*<sup>79</sup>

Antiguamente conocido como el Pátio da Sé, el gran espacio público abierto a la ciudad colonial hoy en día no sería posible para todas las personas que pasan diariamente en el lugar. Pero antes el área era una cuarta parte de lo que vemos hoy en día. En los años 1750 había una pequeña iglesia de la Catedral, muy modesta y sólo un pequeño número de fieles podía estar en su interior. Con el enriquecimiento de la ciudad por el café de finales del siglo XIX, la élite paulista se propuso mejorar el templo en el centro de la ciudad, se hicieron algunas reformas a la iglesia, pero pocos años después fue demolida y se abrió espacio para la construcción de la nueva catedral.

La élite paulista se unió a una reunión promovida por el Arzobispo D. Duarte Leopoldo e Silva para garantizar los recursos generados por la riqueza del café, para la construcción de la nueva catedral de São Paulo.

El proyecto de la Catedral de São Paulo fue asignado al arquitecto Maximiliano Hekl, quien adoptó el estilo gótico en una iglesia de cruz latina, para el nuevo símbolo de la ciudad. Las obras se iniciaron en 1913 y sólo se terminaron 41 años más tarde. Las dimensiones de la catedral eran de 111 metros de largo por 46 metros de ancho, y su suntuosa cúpula tiene una altura de 65 metros. La construcción se hizo de granito sólido europeo en los primeros años, pero debido a la falta de equipos especializados y debido a la Segunda Guerra Mundial fue reemplazada por revestimientos de hormigón y granito.

*"Algunos arquitectos afirman que la catedral se inspiró en la grandiosa cúpula de Santa María del Fiore en Florencia."*<sup>80</sup>

Hoy la plaza de la Sé es el punto de referencia de la ciudad, donde todas las distancias se miden desde la distancia de la plaza, y la catedral es el símbolo de la ciudad, millones de turistas pasan por sus puertas cada año.

79. Música "Praça da Sé" de Adoniran Barbosa. Gravadora EMI Music. Año 1978.

80. CUNHA, S.- Catedral da Sé– Cultura Genail [online] Disponible en: <https://www.culturagenial.com/catedral-da-se/> [Visto en el día: 19 Enero 2019.]



47.



48.

**Imagen 47** – Catedral de la Sé, 2018. Cifotart. Fuente: Infoescola

**Imagen 48** – Plaza de la Sé, 2018. Autor desconocido. Fuente: Cntu

49.



**Imagen 49** – Vista de la cúpula de la Catedral de la Sé, 2018. Autor Desconocido.  
Fuente: Cultura Genial

## 4– Edificio Martinelli

Símbolo del progreso de São Paulo, el edificio Martinelli fue el primer rascacielos realizado en la ciudad, ubicado en el barrio de la Sé, en la importante intersección de la Avenida São João con la Avenida Libero Badaró. Fue el hito del cambio horizontal de la ciudad por la verticalidad, su construcción comenzó en el año 1925 y tiene como símbolo el poder del inmigrante en la ciudad.

El proyecto inicial del arquitecto húngaro Vilmos Fillinger tenía sólo 12 pisos, pero vislumbrado por el proyecto y con el apoyo del ayuntamiento y de la población, el italiano Giuseppe Martinelli elevaba más pisos hasta la cubierta que se convirtió en su residencia en 30º piso.

*"El edificio fue bloqueado por el gobierno durante la construcción, ya que los primeros cálculos fueran para un número mucho menor. Pero la intervención política del entonces alcalde Pires do Rio y una serie de análisis de los expertos cariocas hicieron posible la construcción del número deseado de pisos."*<sup>81</sup>

Con su arquitectura ecléctica, el edificio Martinelli es muy similar a los hoteles americanos de la época. El edificio cuenta con nichos, comunes en los hoteles norteamericanos de la época, para ventilación e iluminación, y presenta las tres divisiones básicas de la arquitectura clásica: sótano, cuerpo y corona. La base está cubierta de granito rojo; en la parte superior, una falsa buhardilla de pizarra. El cuerpo está pintado en tres tonos de rosa y cubierto de masa rosa, una mezcla de vidrio molido, cristal de roca, arenas muy puras y polvo de mica, que hacía brillar la fachada por la noche.<sup>82</sup>

El edificio Martinelli alberga actualmente varias oficinas del ayuntamiento, como Emurb y Cohab, y es posible visitar el mirador del edificio, que conserva una vista privilegiada de la ciudad.



50.

**Imagen 50** – Construcción del Edificio Martinelli en los años 20. Autor Desconocido. Fuente: Acervo Jornal Estadão

81. COSTA, S. – *Relações entre o traçado urbano e os edifícios modernos no centro de São Paulo. Arquitetura e Cidade [1938/1960] - São Paulo: Tese Doutorado. Pag. 70*

82. Edificio Martinelli – *Estilos Arquitetonicos [online] Disponible em :<https://www.estilosarquiteticos.com.br/edificio-martinelli/>, [Visto em el dia 22 enero 2019.]*

51.

94



**Imagen 51** –Edificio  
Martinelli, 2019.  
Foto del autor



# CAPITULO 3

EL ÁREA DE ESTUDIO: *LA VEINTICINCO*



### 3.1 Delimitación del área de estudio

Al estudiar el barrio de la Sé, vimos que el pedazo norte del barrio en los días actuales representa el grande punto económico del barrio e incluso de la ciudad. Es un pedazo muy complejo ya que muchos problemas urbanísticos se encuentran en el mismo lugar. Sería un gran reto trabajar con esta área, ya que es un barrio histórico, con muchos edificios bellísimos de los años imperiales, con mezcla de clases sociales, pero que urbanísticamente fue olvidada y sufre muchas consecuencias por ello.

Elegimos este pedazo del barrio, que vamos a nombrar de *La Veinticinco* por ser el nombre conocido por los ciudadanos paulistas al se referir a la región, porque esta área es considerada para los habitantes de la ciudad como la región central, cuando uno dice que va al centro de la ciudad, seguramente va a *La Veinticinco*. Sin embargo, el área sufre con problemas de falta de espacios públicos, inseguridad y principalmente el abandono del patrimonio histórico. Por estos motivos, elegimos *La Veinticinco* para ser nuestra área de estudios, para mejorar su imagen de centro histórico, como es visto por las personas, y devolver el barrio para la ciudad, con áreas verdes, espacios de calidad y seguridad.

Hemos establecido que el límite de *La Veinticinco*, que posé aproximadamente 228.000m<sup>2</sup>, al este es la Avenida do Estados, que contiene un intenso flujo de camiones y automóviles en todo momento del día. Al norte, se encuentra la Avenida Senador Queiroz, que delimita la zona más comercial, con la parte de uso más mixto. Al oeste, el antiguo río Anhangabaú que se convirtió en la Avenida Prestes Maia, se convierte en el límite más claro, por tener un gran desnivel entre nuestra área y la avenida. Al sur el viaducto Santa Efigênia cruza la Avenida Prestes Maia y conecta el barrio de la República con la Ladeira Porto Geral que se encuentra en la entrada de *La Veinticinco*.

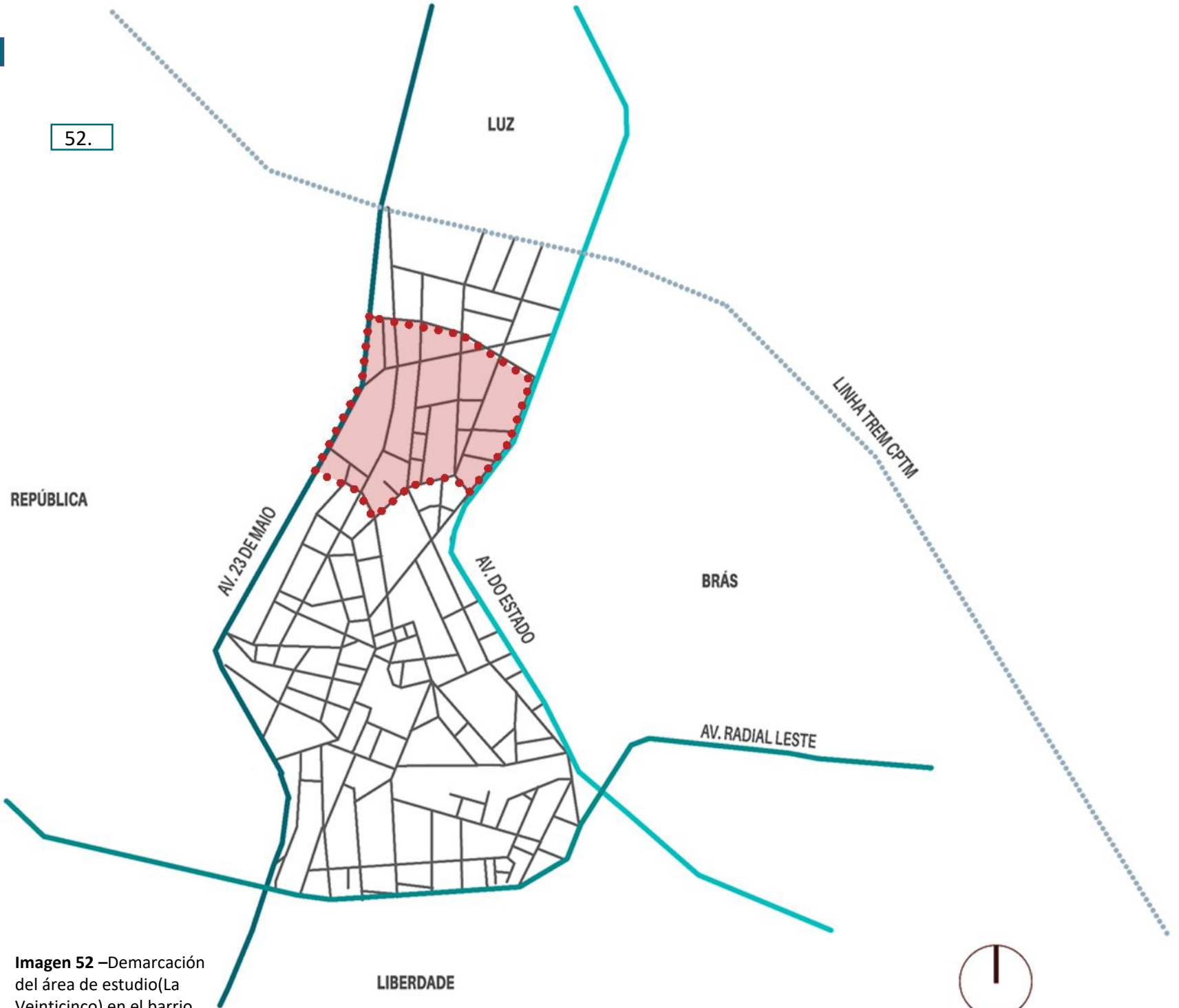
**Luego el perímetro de nuestra área se delimita entre la Avenida do Estado, la Avenida Senador Queiroz y el desnivel de la Avenida Prestes Maia, con el viaducto que conecta con la Ladeira Porto Geral.**

El uso principal de La Veinticinco es para tiendas de productos de bajo costo, vendedores que venden sus productos en la calle, y también de diversos servicios en los diferentes edificios histórico. Algunos en su mayoría en situaciones de conservación precaria, prácticamente todos los interiores de las manzanas se utilizan para centros comerciales y muchos pisos superiores de edificios de mayor altura se utilizan como trasteros para las tiendas que se encuentran en la planta baja.

En la Avenida Senador Queiroz encontramos algunos edificios de mayor altura, de 5 a 15 plantas que tienen un uso residencial, eso es un porcentaje muy debajo de lo necesario para tener un equilibrio social y de servicios. En la imagen abajo podemos observar la delimitación del área de estudio.

.

52.



**Imagen 52** –Demarcación del área de estudio(La Veinticinco) en el barrio de la Sé.  
Elaboración del autor.

ESC. 1/5000

53.



100

**Imagen 53** –Plano con la demarcación de La Veinticinco.  
Elaboración del autor.

La gente que habita *La Veinticinco* proviene de todos los municipios de la ciudad, también muchos extranjeros que van de vacaciones a São Paulo, y buscan mercancías a un precio más barato o también para aprovechar la alta variedad gastronómica del Mercado Municipal. Pero en la medida que pasan las horas, las calles se vuelven vacías e inmóviles.

*"...Las casas han dado paso a edificios de oficinas, talleres, registros, oficinas, tiendas de todo tipo. Está poblada por decenas de miles de personas desde el amanecer. Llega más gente, siempre más gente a medida que madura el día. Se despuebla a medida que se acerca la noche. A partir de las 20.00 horas, los edificios que se asemejaban a hormigueros, que eran colmenas humanas, adquieren la apariencia fría, silenciosa y casi funeraria de los depósitos. Las luces se apagan. Las máquinas dejan de chismorrear, el silencio se asienta como polvo invisible..."*<sup>83</sup>

83. Ferreira, B. *Op. Cit*, Pág 15

En el corazón de La Veinticinco, encontramos el mayor equipamiento público, el SESC do Carmo, que ofrece cursos y actividades gratuitas, ya una referencia histórica es el Monasterio de São Bento, muy famoso por ser un lugar de encuentro, además de la fuerte presencia de los religiosos que acompañan a las misas y los famosos cantos gregorianos.

Los fines de semana, después de las mañanas llenas de gente en sus calles, las tiendas cierran sus puertas y el vacío predomina; en cada esquina, encontramos los funcionarios de la limpieza que esperan ansiosos el cierre del último comercio e intentan sacar las montañas de basura que se formaron en las calles. Los coches que estaban aparcados dan paso a una calle vacía y sin actividad.

Caminando por sus calles, podemos ver sus antiguos edificios de estilo ecléctico marcados por los ornamentos de sus fachadas que marcan el paisaje de una manera que nos hace reflejar lo bello que era en sus orígenes. Si volvemos al año 1850, arriba del cerro, se encontraba al final de la ladera, que ahora conocemos como la ladera de Porto Geral, nombre dado por la presencia del puerto de mercancías que se encontraba en calle 25 de marzo, un campo verde que en épocas de lluvia se inundaba por el río Tamanduateí, y paralelamente a él, una calle con algunas casas de mercadores, la gran mayoría árabes que se encontraban cerca del puerto y comercializaban sus productos.

Mas abajo encontramos el Parque Don Pedro II, hoy es un parque cimentado y con una gran estación de metro y autobuses cerca, pero que antiguamente era conocido como la Isla de los Amores, donde la elite paulistana iba a aprovechar los fines de semana, en un lugar para tomar sol y aprovechar las piscinas naturales del río Tamanduatei.

"La isla de Amores era un trozo de tierra que quedó en medio del río después de su primera rectificación. Estaba cerca de la calle 25 de Março y tenía un quiosco de comida y bebida, un área de descanso y una casa de baños -muy útil en tiempos sin agua corriente."<sup>84</sup>

---

84. Facebook. (2016). *Mapas Antigos de São Paulo*. [online]. Disponible en: <https://www.facebook.com/mapasantigosdesp/posts/ilha-dos-amores-1881no-trecho-que-passa-pors%C3%A3o-paulo-o-tamanduate%C3%AD-%C3%A9-hoje-um-ri/1230146677018805> [Visto en el día 14 Febrero 2019]-

Debido a las inundaciones y a la fontanería que se hicieron en el río a principios del siglo XIX, la isla fue desembarcada y dio paso a un parque paisajístico diseñado por el arquitecto francés Joseph-Antoine Bouvard inspirado en los grandes parques de París.

Por lo tanto, uno de los objetivos del trabajo es precisamente buscar estrategias urbanas y de proyecto que permitan reutilizar, valorar y reciclar el rico patrimonio de *La Veinticinco* y proponer su mejor integración con los barrios a su alrededor, sobre todo, que se conecte de manera positiva con el resto de la ciudad. Consideraremos estos edificios históricos y muchos edificios vacíos que encontramos allí, no como un problema, sino como instrumentos capaces de revitalizar un área. También es muy importante tratar de conectar la zona con los espacios verdes y públicos circundantes, para que no haya divisiones y límites que encontramos hoy por las grandes avenidas y barreras visuales.

Estos edificios y espacios de interés histórico para nuestra investigación se vuelven muy importantes, están más allá de la memoria de la ciudad, es la confirmación de la posibilidad de mejorar el área con las estrategias que vamos a proponer, luego listaremos los edificios de interés en *La Veinticinco* y también en el área circundante, mostrando las principales características arquitectónicas y un poco de sus historias, pero antes es interesante saber la evolución urbana y arquitectónica que hubo en nuestra área.

### 3.2 Desarrollo morfológico de *La Veinticinco*

En ese apartado vamos a realizar el análisis morfológico de nuestra área de estudio, utilizando los planos originales de la ciudad São Paulo, en ellos vamos a destacar en esquemas los cambios que fue sufriendo al pasar de los años.

Cada plano se ajusta a las diferentes fechas de los hechos urbanos basada, profundamente, en las cartografías disponibles y encontradas en el Archivo Municipal de São Paulo, por lo que las fechas indicadas pueden variar en algún año.

Es verdad que nuestra área tardó mucho en desarrollarse, ya que se trataba de un espacio muy difícil de habitar, por sus declives y también por el río Tamanduateí que con las lluvias llenaban los campos que allí existían. Sin embargo, es posible ver que hubo diferentes mudanzas en relación a ocupar el espacio al pasar de los años, y también hubo diferentes cambios de gobiernos que transformaron significativamente nuestra área de estudio.

De una pequeña villa con pequeños lotes junto a las iglesias del triángulo histórico, vamos a analizar el trazado viario, los espacios urbanos y lo que fue pensado y proyectado para que nuestra área tuviera esas características urbanas.

Los análisis son desarrollados a partir de los 1810 hasta los días actuales, para que, de una manera bien clara, podamos comprender su desarrollo y ocupación a partir del tiempo.

54.



**Imagen 54** - Vista aérea de  
La Veinticinco . Manoel  
de Brito, 2012.  
Fuente: Google Imagen



ANTIGA DA IMPERIAL

CIDADE DE

Desenhada em 1810 pelo Capitão de Engenharia  
Rufino José Felizardo e Costa, e copiada em 1841  
por João de Albuquerque — Lat. Sul. 23° 38' 30"  
Long. pelo Meridiano de São Paulo  
46° 29' 30"

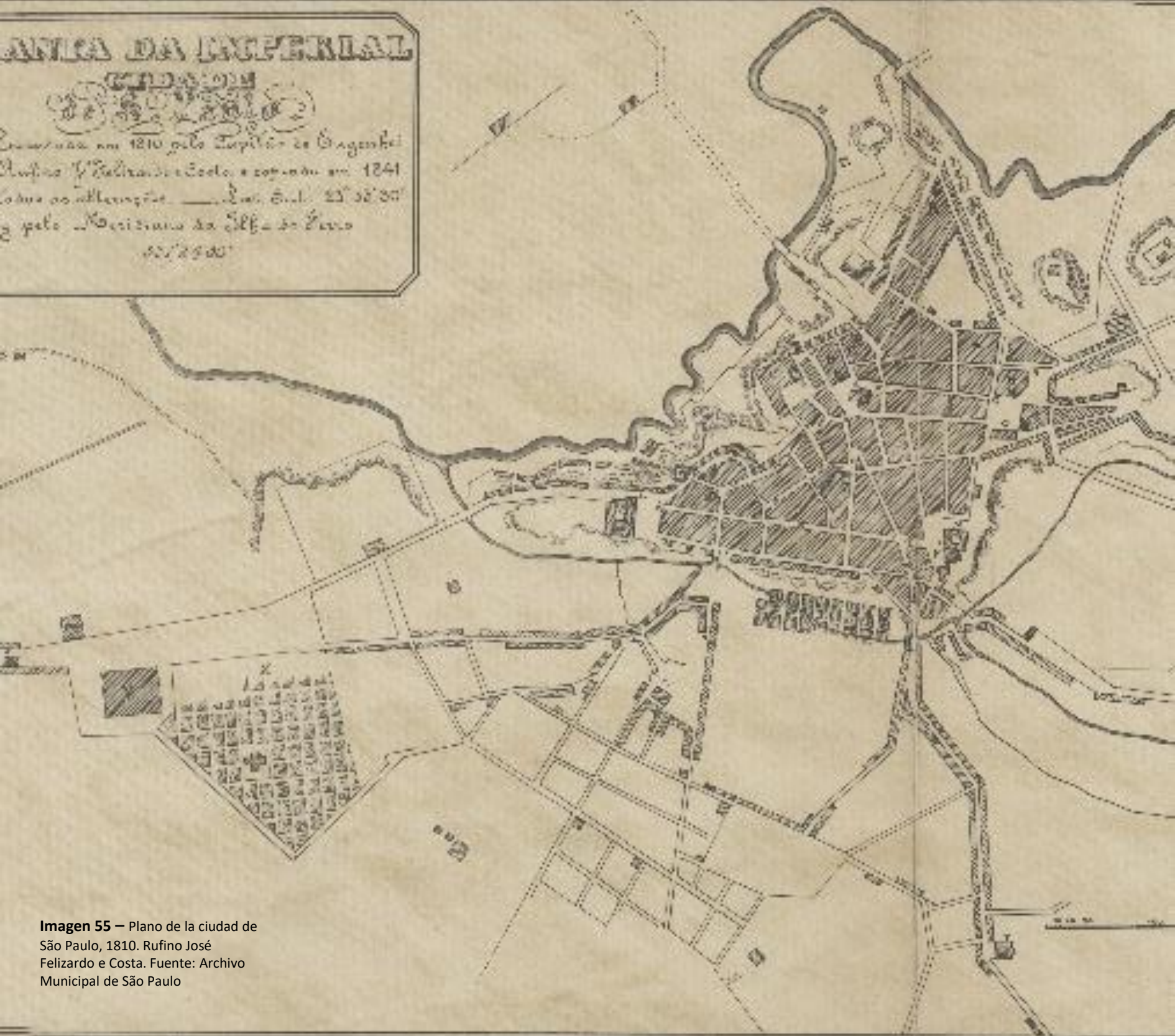
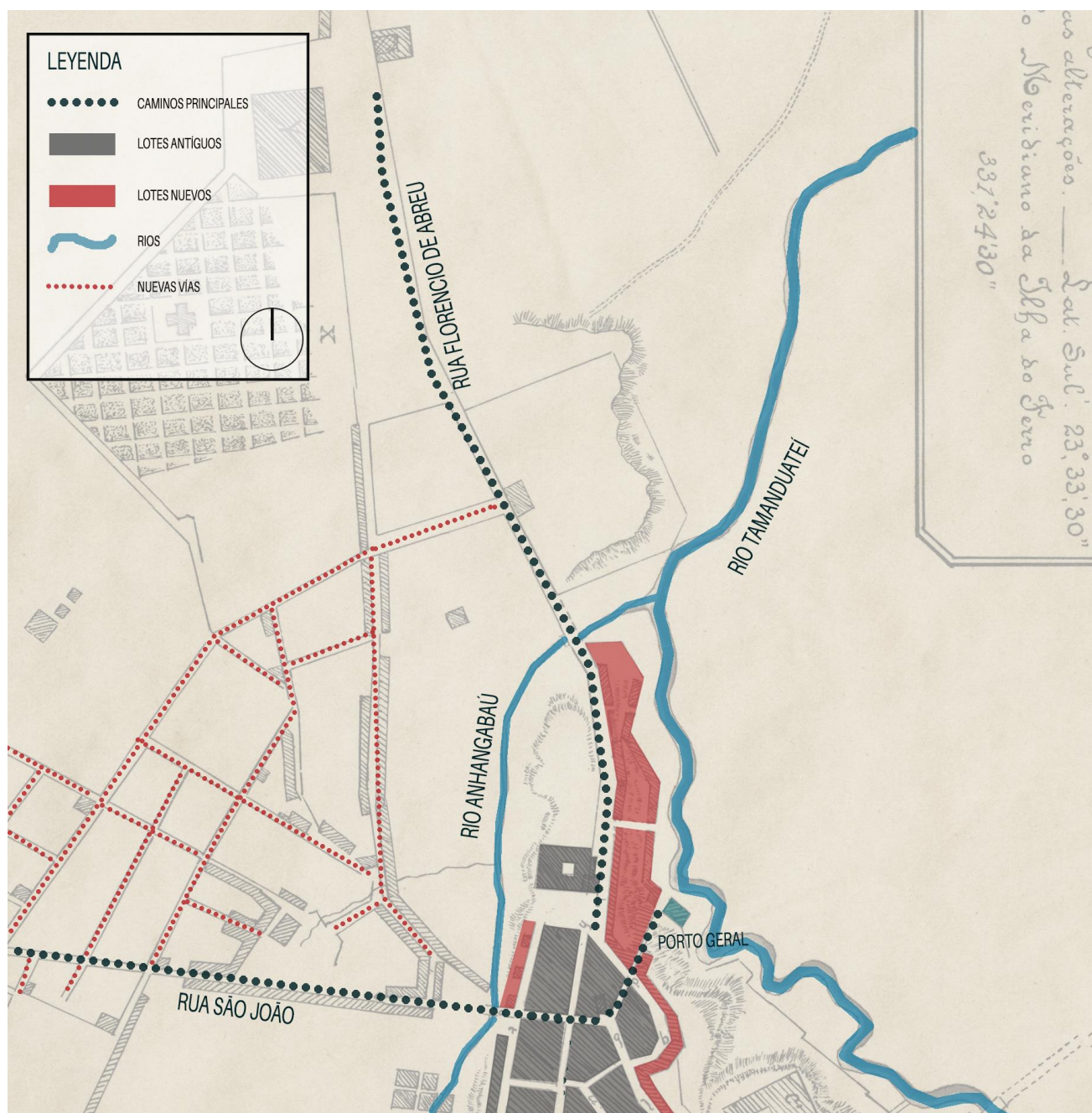


Imagem 55 — Plano de la ciudad de São Paulo, 1810. Rufino José Felizardo e Costa. Fuente: Archivo Municipal de São Paulo

EXPLICAÇÕES

## La Veinticinco en 1810

56.



**Imagen 56** – Esquema de la evolución morfológica de La Veinticinco en 1810. Elaboración del autor.

En esta planta de 1810, podemos observar que el área urbanizada paulistana se encontraba prácticamente en la colina histórica. Sin embargo, ya es posible ver algunas calles fuera de la colina, que hacían parte del barrio de la Santa Ifigenia creada en 1809, y que, sumada a la población, estaban lejos de alcanzar los 10.000 habitantes.

En nuestra área pasaban dos caminos importantes de conexión de la ciudad hacia las otras áreas que iban a ser descubiertas, entre ellas se desarrolló el barrio de Santa Ifigenia que podemos ver en el plano arriba. Al norte la Rua Florencio de Abreu, que era una antigua senda indígena que seguía en la misma dirección, reabierto por los benedictinos en 1784, conectaba la ciudad con el entonces llamado "Campo da Luz" o el "Guaré". Por eso, el primer nombre de esta calle fue "Caminho do Guaré" y, más tarde "Caminho da Luz."<sup>85</sup>

El otro camino era la Rua São João, que en ese momento era conocido como "Ponte do Açu" y sólo fue conocida como Rua São João al final del siglo XVIII. Ella conectaba la ciudad al interior del estado.<sup>86</sup>

En 1810, nuestra área de estudio se encontraba delimitada entre los ríos Anhangabau y el río Tamandateí, había algunas pequeñas casas en lo alto de la colina y en el fondo próximo al río, que todavía tenía su cauce original. En este local había pequeñas construcciones comerciales, ya que allí se encontraba el puerto de la ciudad, que bautizó la actual Ladeira Porto Geral que se ubicaba en la séptima y última vuelta del Río Tamandateí, donde también llegaban en barco mercancías importadas a la ciudad de São Paulo a través del puerto de Santos.<sup>87</sup>

El diseño morfológico de las manzanas tiene esa forma un poco irregular por cuenta de los ríos y de la topología del terreno, lo que marcó el diseño de nuestra área de estudio hasta los días de hoy.

---

85. SAMPA HISTÓRICA – Rua Florencio de Abreu — Disponible en: <https://sampahistorica.wordpress.com/2014/10/01/a-historia-das-ruas-rua-Abreu-de-florencio/> [Visto en el día: 25 Marzo 2019]

86. SÃO PAULO IN FOCO - A História de Uma Das Mais Famosas Avenidas de São Paulo: Da Ladeira do Acú a Avenida São João – Disponible em: <http://www.saopauloinfoco.com.br/avenida-sao-joao/>, [Visto en el día 25 Marzo 2019]

87. SÃO PAULO MINHA CIDADE - O porto geral da Rua Vinte e Cinco de Março de muitos amores. Disponible en: <Http://www.saopaulominhacidade.com.br/historia/ver/9347/O%2Bporto%2Bgeral%2Bda%2BRua%2BVinte%2Be%2BCinco%2Bde%2BMarço%2Bde%2Bmuitos%2Bamores>, [Visto en el día: 26 Marzo 2019]

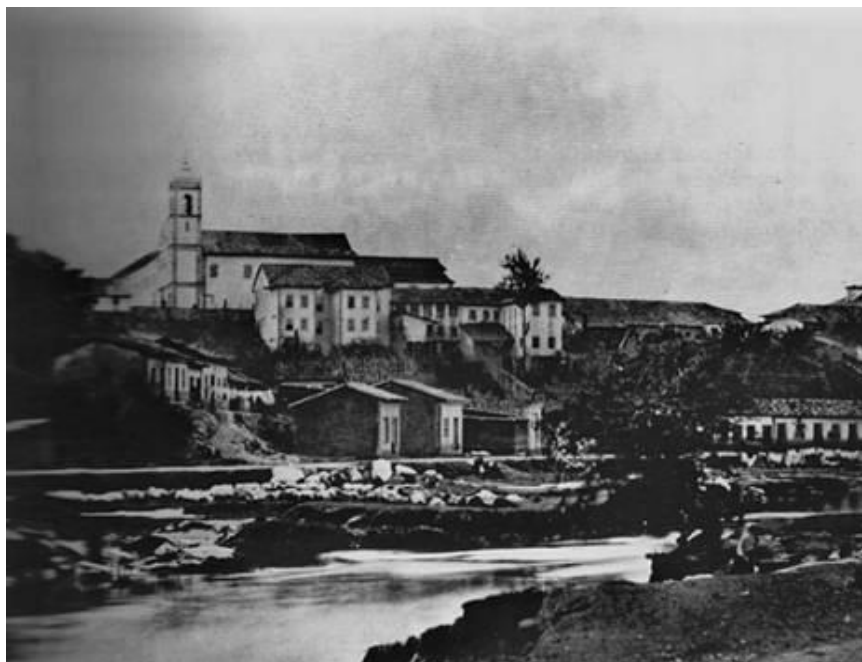
57.



108

**Imagen 57** – Ponte do Açú.  
1822, Acuarela de Jean  
Baptiste Debret. Fuente: Itaú  
Cultural

58.



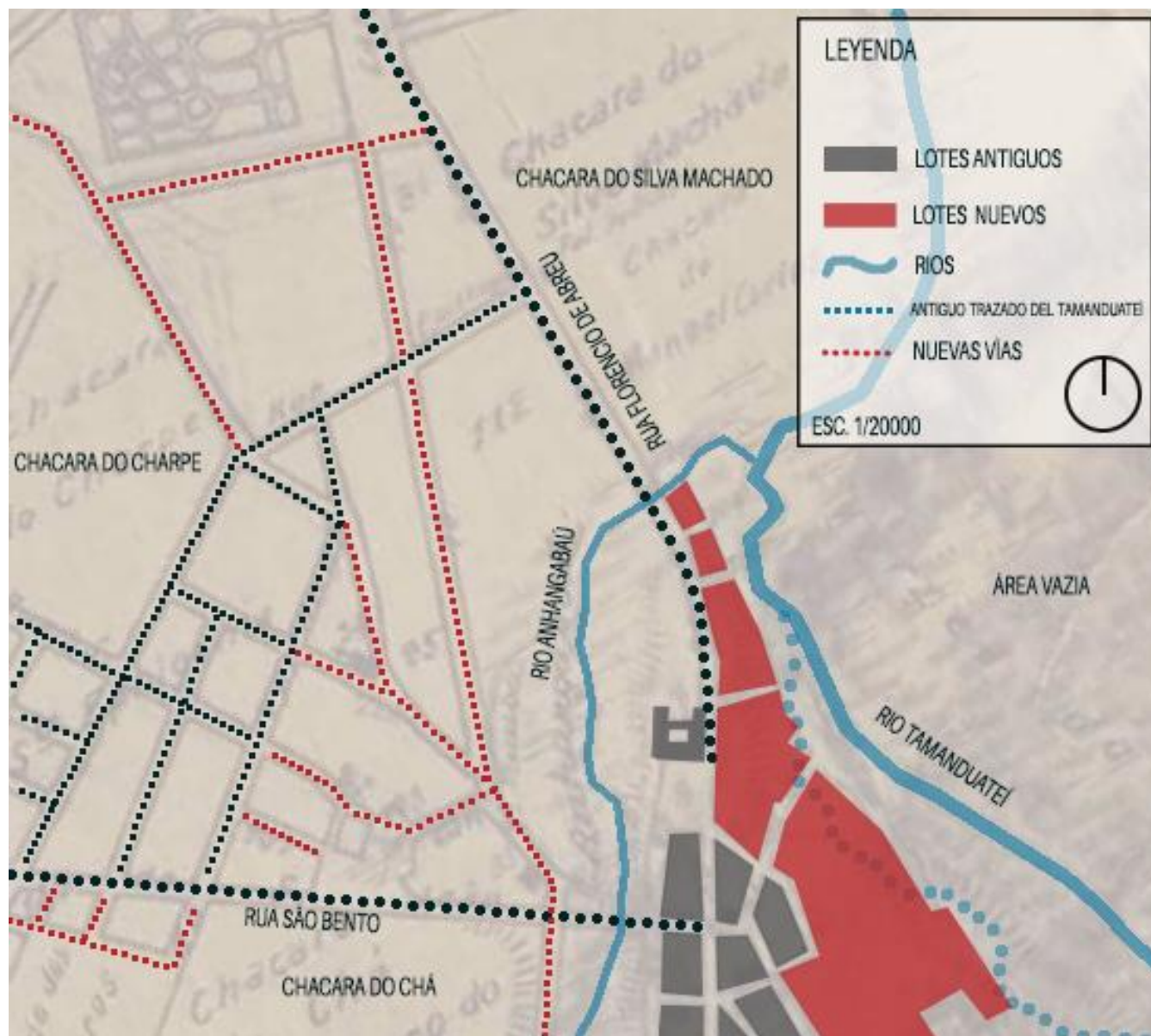
**Imagen 58** – Rua 25 de  
Março e Rio tamanduateí,  
1822. Foto de Militão de  
Azevedo. Fuente: Archivo  
Municipal de São Paulo



Imagem 59 – Plano de la ciudad de São Paulo, 1850. Frederico Gonçalves. Fuente: Archivo Municipal de São Paulo

## La Veinticinco en 1850

60.



**Imagen 60** – Esquema de la evolución morfológica de La Veinticinco en 1850. Elaboración del autor.

En los años de 1850, el gobierno empezó a cambiar la postura hacia la ciudad. Hubo en estos momentos la idea de mejorar el sistema sanitario y viario. Con eso fueron hechas aceras laterales, empedramiento de las calles principales y después, de las vías secundarias. Hubo un gran interés en realizar un embellecimiento de la ciudad en ese momento.

Sin embargo, fue después de una grande tormenta y del transborde de los ríos, que destruyó diversas casas y haciendo con que muchos comerciantes perdiesen sus mercancías, que hubo el interés de los gobernantes de la ciudad en mejorar las áreas cerca de los ríos, para que no hubiese más llenas y transbordos en la ciudad. Con eso ha generado un importante cambio para nuestra área, la primera canalización del cauce del rio Tamanduateí que empezó en 1848, posibilitó el crecimiento de las manzanas, y una posibilidad de ampliar la ciudad hacia el lado derecho de la colina, en la “Varzea do Carmo”.

Con la canalización de los ríos y también de la ley concebida en este mismo año conocida como “Lei das Terras”, que buscaba intensificar la ocupación y crecimiento de la colonización,<sup>88</sup> ha posibilitado la ocupación de las tierras agrícolas que serían transformadas en tierras urbanas., por eso empezaron a surgir diversas alquerías conocidas como “chacaras”, que podemos observar en el esquema arriba, donde algunas chacaras ocupaban las áreas que as tarde harían parte de nuestra área de estudio.

En el esquema podemos ver que en ese año aún tenían los ejes de la Rua Florencio de Abreu y de la Rua São João, que eran las principales salidas y entradas de la ciudad, también se puede notar el crecimiento de las manzanas, que en ese momento ya ocupa el antiguo cauce del rio Tamanduateí, posibilitando la consolidación de esas manzanas, aunque el puerto de la ciudad ya no se encuentra al final de la Ladeira Geral, ya que cambiaron el cauce del rio, sin embargo el comercio ya empieza a sufrir un cambio, donde el café empieza a ser visto como una fuente de comercio y riqueza, y el rio solamente era una barrera para el crecimiento más allá de la colina.

Pero la verdad es que el puerto ha dejado su marca para esta área ya que allí en los próximos años van a construir la calle paralela al rio (Rua 25 de Março) y que todavía sería una calle con los edificios altamente comerciales por las raíces de los años que el puerto existía allí.

---

88. GASSEN, Valcir – *A lei de terras de 1850 e o direito de propriedade. Florianopolis, 1994. Pag. 25*

61.



**Imagen 61** –Dibujo de un cura inglés al visitar São Paulo en 1850. Mrs. Elliot.  
Fuente: Hiperubic

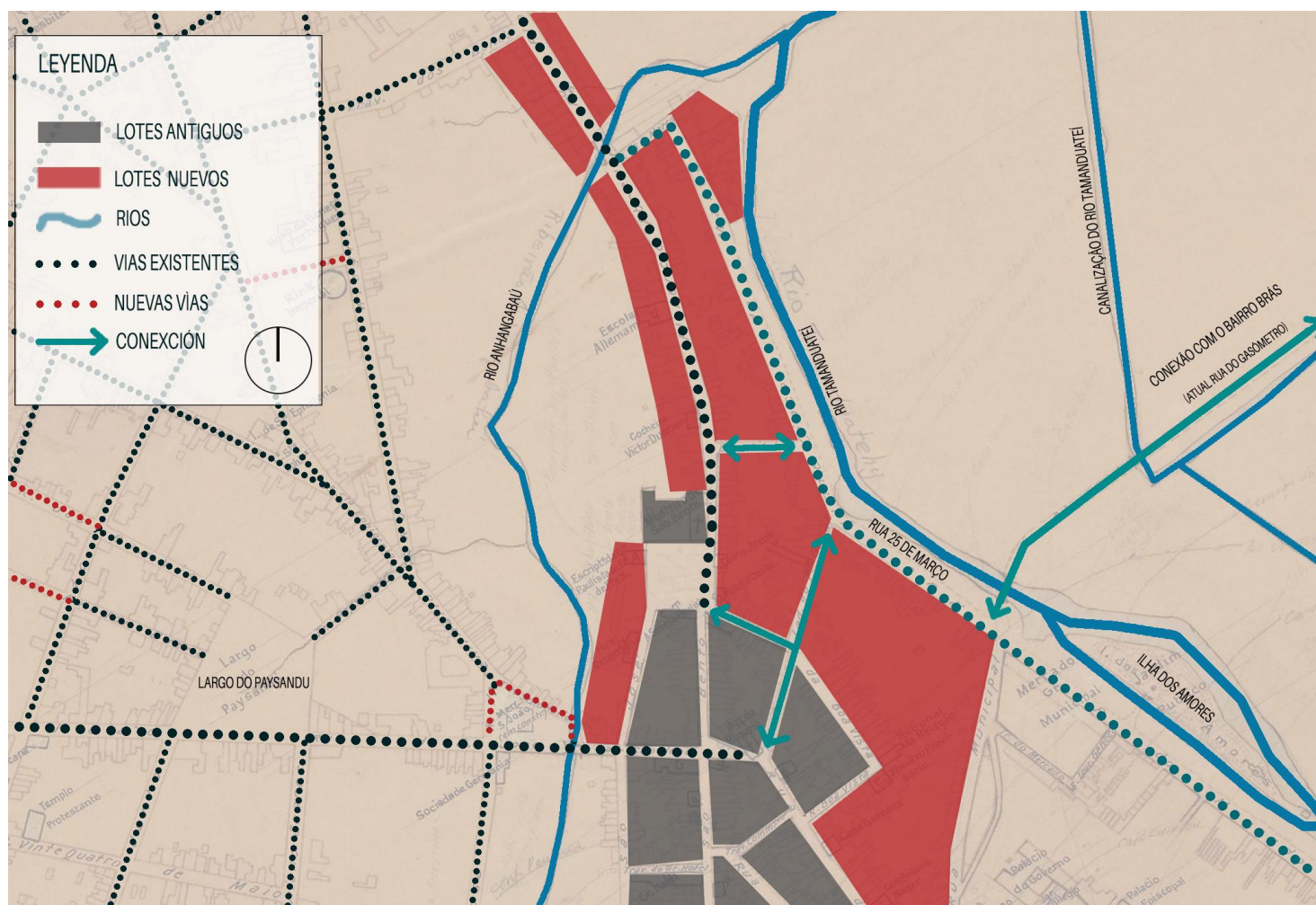




Imagem 62 – Plano de la ciudad de São Paulo, 1890. Autor Desconocido  
Fuente: Archivo Municipal de São Paulo

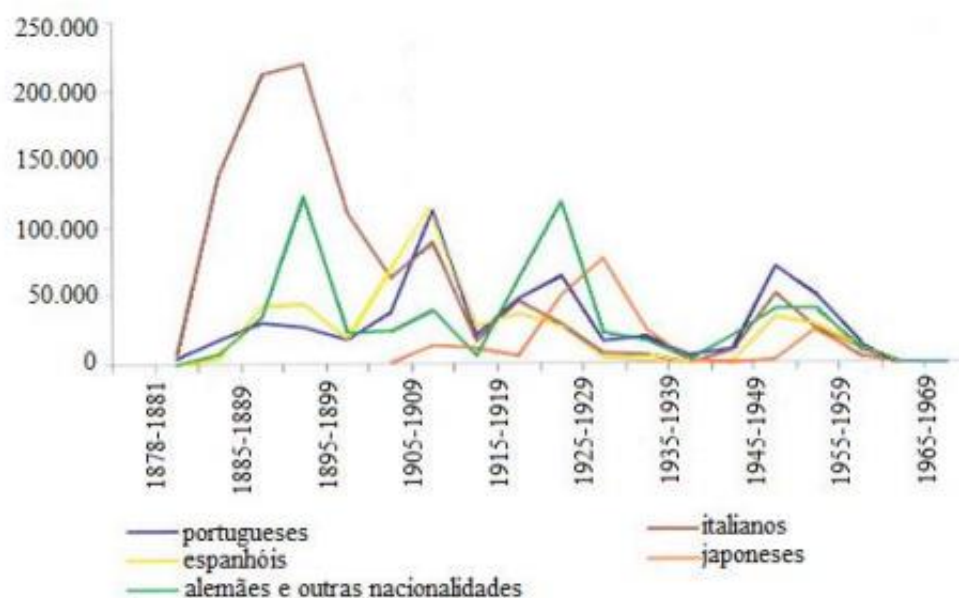
## La Veinticinco en 1890

63.



**Imagem 63** – Esquema de la evolución morfológica de La Veinticinco en 1890. Elaboración del autor.

En 1890, São Paulo pasaba por su mejor momento del siglo, la economía del café en la provincia se tornaba la principal economía del país. Con la construcción de los ferrocarriles que transportaba el café del interior hacia el puerto de Santos, pasando por el medio de São Paulo, hizo con que la ciudad tuviese una gran importancia y desarrollo. En ese momento muchos inmigrantes con la ilusión de tener una vida mejor lejos de la miseria que pasaban en Europa en estos años vinieron a la ciudad trabajar en las plantaciones de café. La población de São Paulo era de unos 65,000 habitantes, aumentando a 240,000 en 1900 y llegando a 560,000 en 1920.<sup>89</sup>



64.

**Imagen 64** – Grafico de la inmigración extranjera en Brasil por años. BASSANEZI, Maria; SCOTT, Ana; BACELLAR, Carlos; TRUZZI, Oswaldo.  
Fuente: Archivo del estado de São Paulo

Con la rápida riqueza de la ciudad en estos momentos, había un gran capital excedente, lo que permitió las obras de mejoras y de infraestructuras en la ciudad. En nuestra área podemos observar en el esquema arriba que hubo la construcción de la calle 25 de Março (1858), y en su alrededor podemos ver que algunos lotes ya ocupan el otro lado del río Tamanduateí que aún pasaba por allí, aunque podemos ver que había obras de una nueva canalización, para que fuera posible expandir todavía más la ciudad hacia el lado este.

89. PACHECO, C. A.; PATARRA, N. *Movimentos migratórios anos 80: novos padres*. Campinas: Unicamp, 1997. Pág. 25-72.

*“Entre los años 1870 y 1880, el río Tamanduateí fue uno de los lugares de ocio de São Paulo, cuando la “Ilha dos Amores”, un pequeña isla ubicado cerca de la actual calle 25 de Março, tenía kioscos con bebidas y comida. , además de un baño y espacio para el descanso, permitiendo así un lugar de entretenimiento y ocio para la población, se estima que en este momento habían 31 mil habitantes según el censo de 1872. Luego después de varias inundaciones, la isla fue abandonada y extinta a principios del siglo XX, cuando se produjo la segunda canalización del río.”<sup>90</sup>*

En la calle 25 de Março inicialmente había solamente cinco tiendas y un mercadito, con viviendas en las plantas superiores.<sup>91</sup> Muchos extranjeros europeos se establecían en la calle. La llegada de una población de origen sirio-libanés también aumentó, estableciendo sus negocios cerca de sus viviendas en la calle 25 de marzo. Podemos ver que las calles en el alto de la colina se encontraban en la 25 de marzo y también ya había en ese momento un camino que conectaba nuestra área con el barrio del Brás, más allá del río Tamanduateí.

---

90. GAROA HISTORICA Rio Tamanduateí. Disponible en <http://gaoahistorica.blogspot.com/search?q=25+de+mar%C3%A7o> [Visto en el día: 20 Abril 2019.]

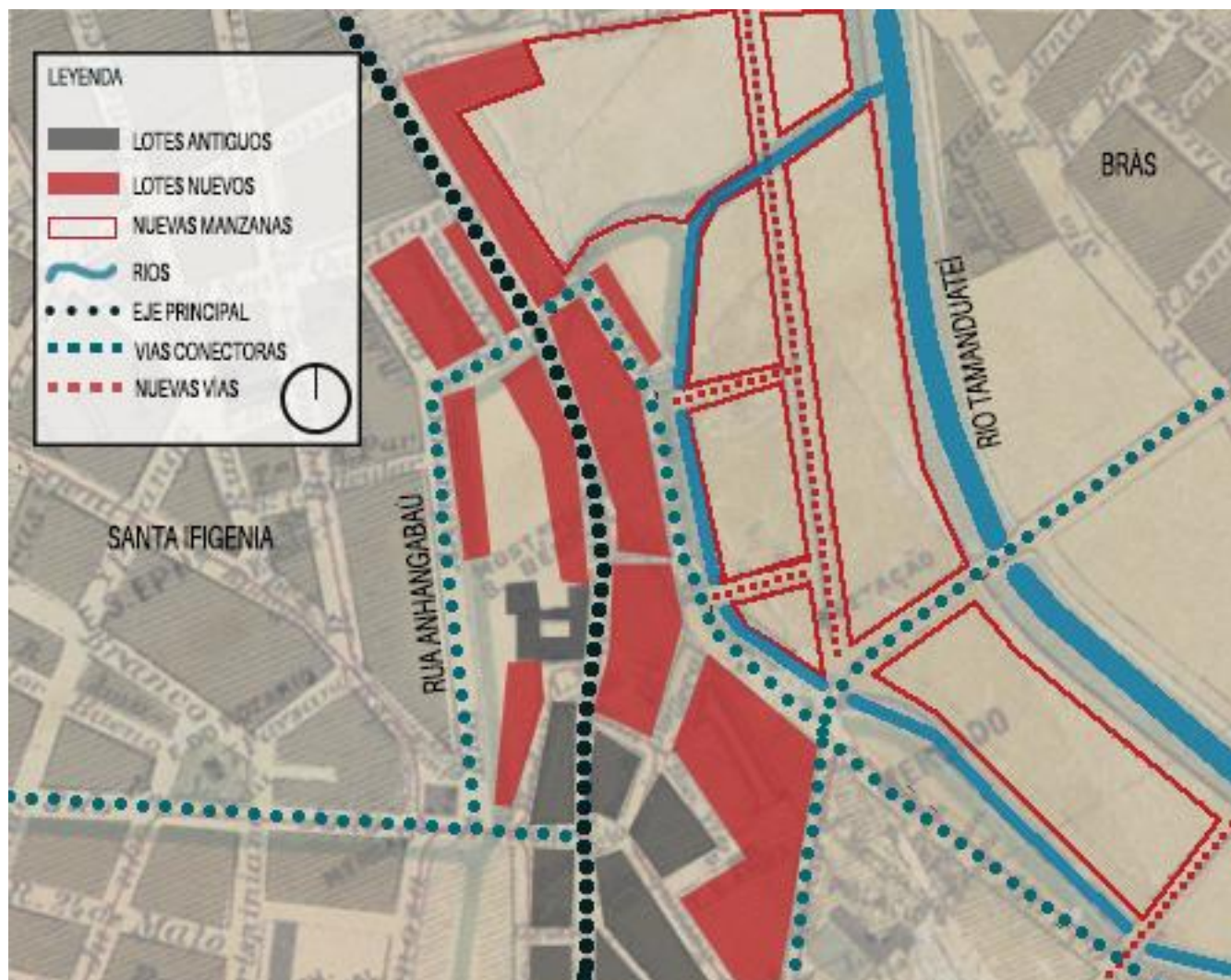
91. FATORELLI, Carlos – O porto geral da rua vinte e cinco de março de muitos amores/sp –Disponible en: <https://carlosfatorelli27013.blogspot.com/search?q=25+de+mar%C3%A7o> [Visto en el día 10 junio 2019.]



Imagem 65 — Plano de la ciudad de São Paulo, 1905. Alexandre Mariano Cococi y Luís Fructuoso Costa  
Fuente: Archivo Municipal de São Paulo

## La Veinticinco en 1905

66.



**Imagen 66** — Esquema de la evolución morfológica de La Veinticinco en 1905. Elaboración del autor.

*“El primer ciclo largo de 20 años (1889-1910) culminará con intervenciones del ayuntamiento para embelesar y mejorar las áreas centrales mediante ensanchamiento y alineación de edificaciones de corte parisino, así como con la construcción de proyectos para la nueva capital económica del país, como el parque de Anhangabaú, el Teatro Municipal o los viaductos del Chá y de Santa Ifigênia.”<sup>92</sup>*

Como podemos ver en el esquema de la página anterior, nuestra área fue una de las principales beneficiadas en el nuevo reto del ayuntamiento en revitalizar las áreas centrales. La primera gran mudanza que podemos notar es el aterramiento del río Anhangabaú, que ahora que ya es conocido como la calle Anhangabaú, donde se conecta con la calle São João y con la Florencio de Abreu. El aterramiento ha favorecido la construcción de nuevos lotes en la parte de debajo de la colina y en los siguientes años, la construcción del nuevo Parque do Anhangabau.

Otro punto muy importante, fue la creación de nuevas manzanas en la antigua área de la “Varzea do Carmo” que al terminar la canalización del río, sería ocupada por nuevos edificios, en ese momento solamente había la división de las áreas que serían ocupadas y no las manzanas proyectadas, estas solamente serían pensadas junto al proyecto del Parque Dom Pedro II, que vamos a ver en el siguiente plano.

El camino que conectaba el barrio del Brás a nuestra área aún existía, aunque las obras de la canalización estuviesen casi terminando, esa conexión histórica era muy importante, eso influyó en la raíz comercial entre esos dos barrios, ya que el Brás es conocido por ser un barrio de antiguos operarios y fábricas, sin embargo, también es centrado principalmente por el comercio de ropas y textiles hasta los días actuales.

Nuestra área empieza a tener su forma en la que conocemos hoy, pero aún iba a sufrir muchos cambios en menos de 30 años, los dos principales fueron el proyecto del Parque Dom Pedro II y principalmente por el Plano de Avenidas de Prestes Maia.

---

92. COQUILLAT MORA, Pablo. - *Principios de Evolución Urbana La Rua Santa Ifigênia y las vías de comercio especializado en São Paulo*. UPV. 2018. Pág.213

67.

**Imagen 67** – Foto del Largo de São Bento en los años 80. Guilherme Gaensly. Fuente: Archivo Municipal de São Paulo



68.

**Imagen 68** – Foto de la Rua Florencio de Abreu en los años 80. Guilherme Gaensly. Fuente: Archivo Municipal de São Paulo



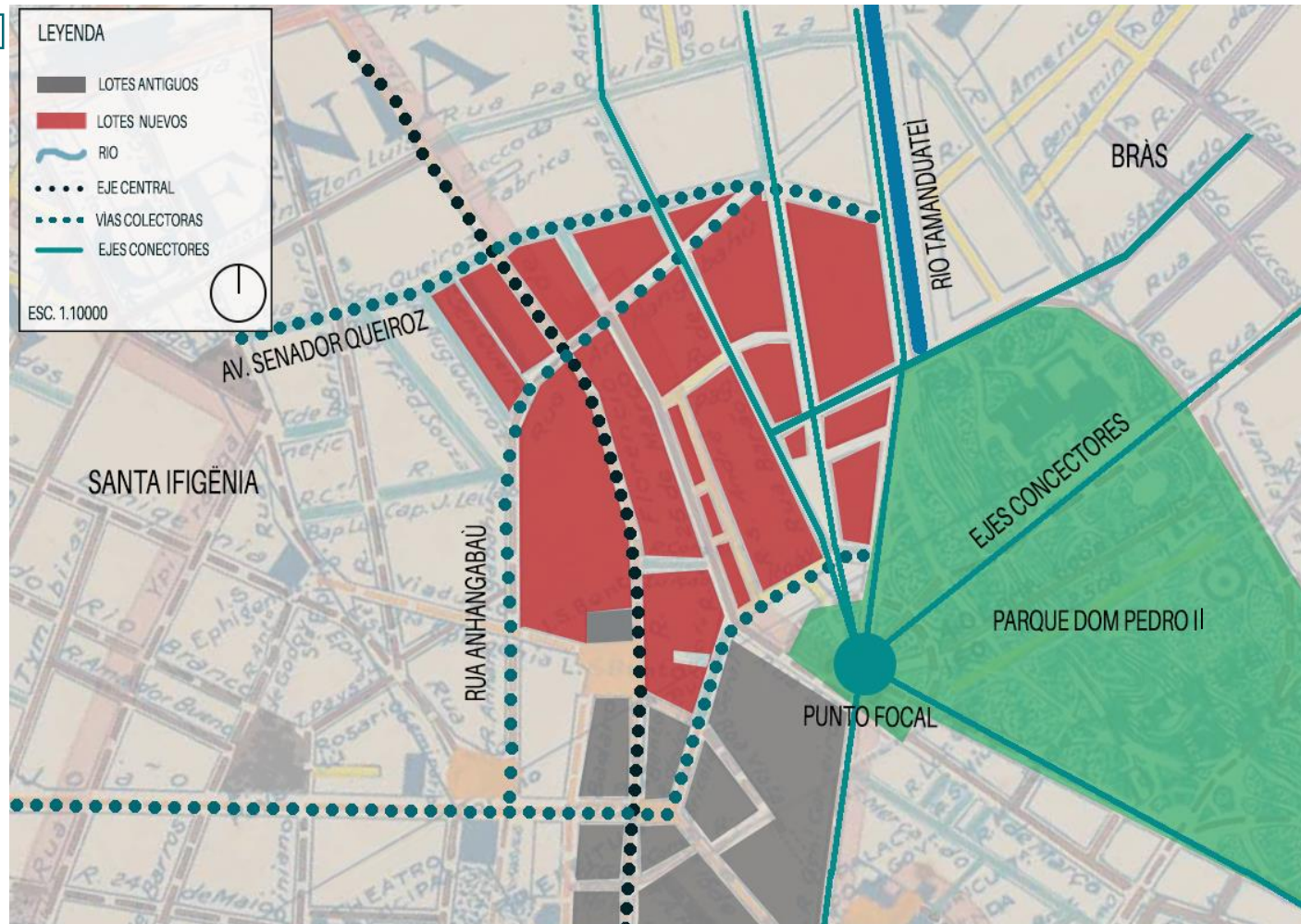




Imagen 69 — Plano de la ciudad de São Paulo, 1924. Luiz Cintra. Fuente: Archivo Municipal de São Paulo

## La Veinticinco en 1924

70.



**Imagen 70** – Esquema de la evolución morfológica de La Veinticinco en 1924.  
Elaboración del autor.

En ese plano de 1924, observamos el primer cambio significativo que hubo en nuestra área. Después de 30 años de charla y proyecto, el parque Dom Pedro II empezó a salir del papel en los años de 1914 y fue quedarse listo en 1922.

El proyecto trajo para la ciudad y para nuestra área una arquitectura europea, con bellos jardines y áreas verdes que servían de espacio público para las personas que iban a visitar el centro de la ciudad. El proyecto fue muy bien desarrollado ya que vemos que el parque, aunque servía como un espacio público para nuestra área, también era un equipamiento que conectaba de una forma muy sencilla los barrios de la Sé y del Brás. A través del punto focal que antiguamente se ubicaba una estación de ferrocarril las calles y las manzanas de nuestra área de estudio fueran diseñadas.

Urbanísticamente el parque tenía una gran importancia en estos años por servir de conector y espacio público, además de ser junto con el antiguo trazado del tranvía y de la estación que se ubicaba en el punto focal de nuestra área, los responsables por marcar la morfología de las manzanas que hasta hoy permanecen de lo mismo modo.

En estos años podemos decir que nuestra área está en el momento de consolidación, donde el servicio terciario se concentra en esta zona y el residencial empieza a irse alejando. Las nuevas calles construidas, empiezan a recibir nuevos edificios de comerciantes libaneses que van se ubicando en estos edificios para vender los tejidos que ellos producen con las industrias que abrieron en la ciudad de São Paulo.

La ampliación de la Avenida Senador Queiroz también marca nuestra área en este año por generar el límite norte de la nueva área desarrollada y las manzanas que ya estaban consolidadas en la parte de arriba.

Podemos decir que nuestra área de estudio acaba de nacer y tener su forma gracias a grandes momentos históricos, sin embargo, pocos años después el proyecto del Plano de Avenidas acaba de frenar el crecimiento que nuestra área aún podría tener, y genera un gran sofocamiento entre las grandes avenidas que aislaron todo el perímetro y además destruyeron el principal parque de la ciudad y la conexión que había entre los barrios.

71.



**Imagen 71** – Foto del Parque Dom Pedro II, sacada desde el Palacio de las Industrias. 1925. Autor Desconocido. Fuente: Museu da Imigração de São Paulo

124

72.



**Imagen 72** – Foto del Parque Dom Pedro II en una de sus fuentes. Autor Desconocido. Fuente: Museu da Imigração de São Paulo

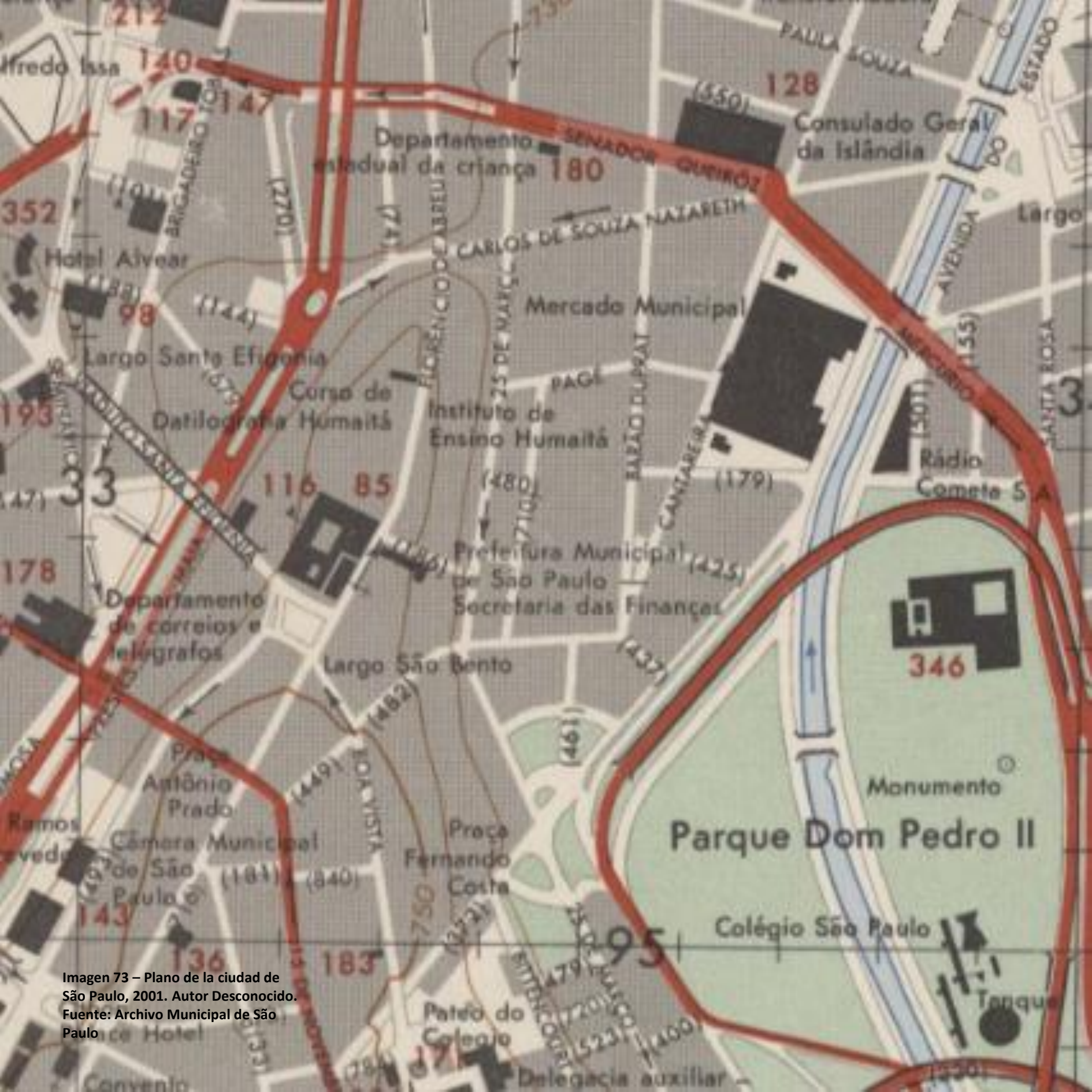
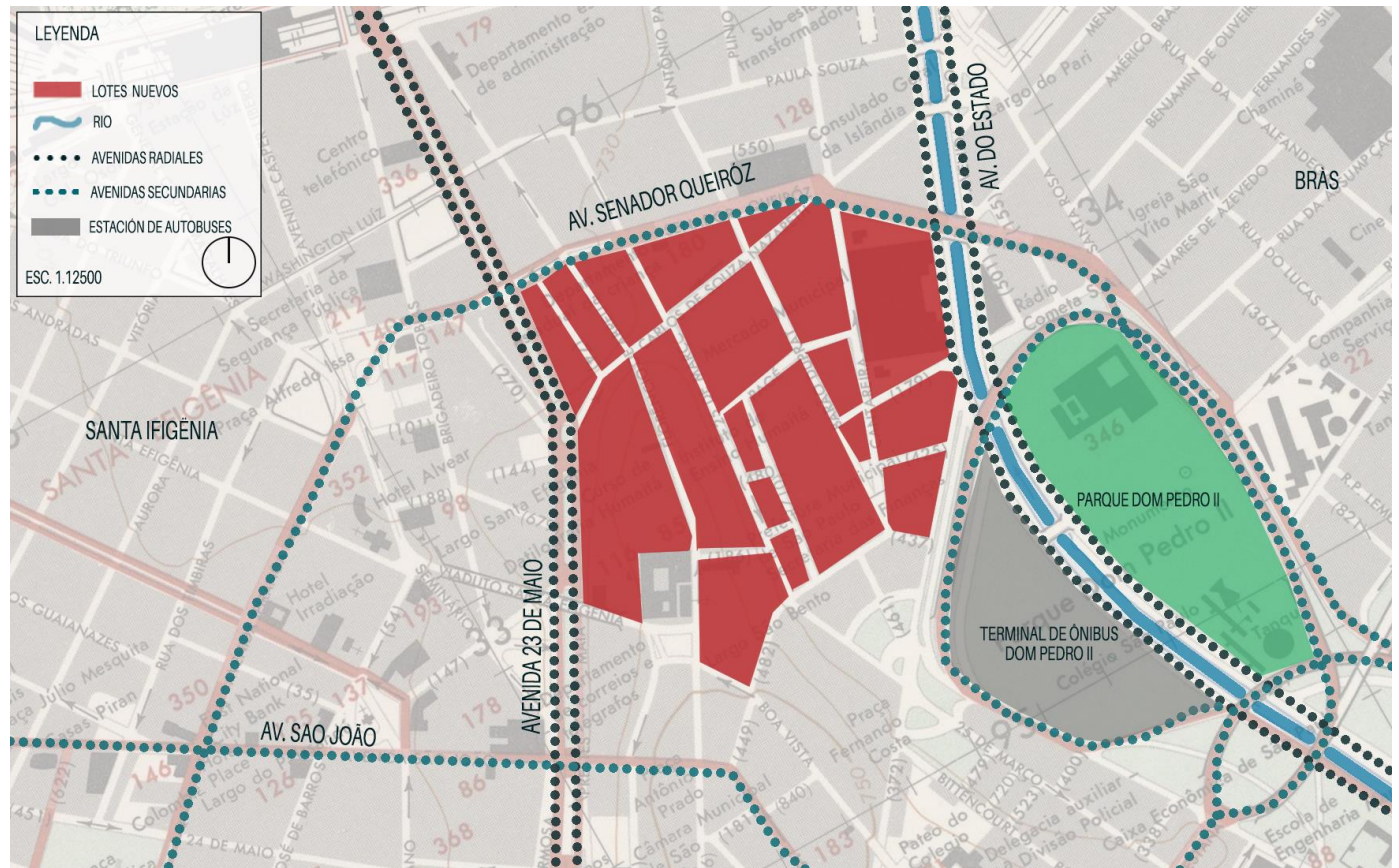


Imagen 73 – Plano de la ciudad de São Paulo, 2001. Autor Desconocido.  
Fuente: Archivo Municipal de São Paulo

## La Veinticinco actual

74.



**Imagen 74** – Esquema de la evolución morfológica de La Veinticinco en 2001.  
Elaboración del autor.

No hace falta decir mucho sobre lo que ha pasado con nuestra área, al mirar el plano actual ya podemos ver grandes líneas rojas que están en todo su alrededor, estas líneas son las grandes avenidas que empezaron a ser construidas en el principio de los años de 1930. Eso no solo ha limitado nuestra área sino también en esos momentos el ayuntamiento ha propuesto una ley donde disminuía el coeficiente de aprovechamiento de los lotes centrales, uno de los responsables de inducir a la menor densidad residencial en La Veinticinco.<sup>93</sup>

Con la construcción de la avenida do Estado, el parque fue dividido en el medio, la avenida de dos direcciones que está separada por el Río Tamanduateí, que ahora es un río lleno de polución y que en este momento es considerado un gran villano para el área, que en las épocas de grandes lluvias transborda y llena casi toda nuestra área de estudio. El parque ya no existe, fue hecho en el lado izquierdo del río la estación de autobuses de línea de la ciudad, y del otro lado el Palacio das Industrias, se encuentra aislado, sin integración con el espacio público.

En ese momento el área no posé ninguna conexión con el barrio del Brás, que casi desde lo principio estaban conectados por senderos y caminos que fue uno de los principales motivos para el comercio se establecer también en la región del Brás.

Hoy en encontramos un área que está aislada de la ciudad, el ritmo que late en esa región es completamente distinto de otra parte de la ciudad, y no hace falta se alejar mucho. Puedo decir que está área supo sobrevivir por estos años aislada por las avenidas, por tener una concentración muy grande de comercio y principalmente por el mercado municipal, que trae muchos extranjeros para un área que no tiene una buena calidad urbanística.

Los peatones y los vendedores ambulantes compiten el espacio de la calle con los coches que quieren pasar a menudo, las aceras no son posibles de caminar, ya que muchos productos están en tirados para hacer la amuestra para sus vendas.

---

93. SOMEKH, Nadia. *A cidade vertical e o urbanismo modernizador: São Paulo 1920-1939*. São Paulo, 1997. Pág.52

Las calles del área no tienen ninguna protección contra el sol, no hay árboles para ayudar en esta protección, no hay mobiliarios urbanos para la gente y ni accesibilidad que en los días actuales es muy importante tener en cuenta, o sea el espacio no tiene igualdad y respeto, fue “abandonada”.

Otro cambio que fue producido es en la avenida 23 de Maio, que era la antigua Rua Anhangabaú, hoy también es un límite y una barrera que fue producida en el espacio, además esas grandes avenidas no tienen aceras para las personas, son avenidas de gran velocidad, la gente no es la prioridad.

Si pensamos en grandes pensadores y arquitectos urbanísticos como Jane Jacobs o Jan Ghel, al mirar el espacio deshumano que ha generado en nuestra área las actuaciones de los alcaldes y principalmente la locura de hacer una ciudad para los coches, es de sentar y pensar en estrategias para intentar encontrar soluciones para este problema, ya que tenemos un área histórica y con una morfología muy atractiva para proponer estrategias y eso que vamos a hacer en el siguiente capítulo.



### 3.3 Desarrollo de las manzanas

129

En el siguiente esquema, hemos colocado la evolución de las manzanas a través de los diferentes años que habíamos estudiado en el apartado anterior, con eso podemos ver el gran cambio que el área tuvo en sus diferentes momentos. Es verdad que podemos ver la limitación que las manzanas tuvieron durante los años para poder crecer fuera de la colina, fueron casi 100 años para que nuevos lotes pudieran ser demarcados en el área no ocupada por todos estos años. Fue después de años intentando resolver la canalización de los ríos y del intento del gobierno de hacer unas mejoras urbanas en el área central que nuestra área empezó a desarrollarse.

75.



**Imagen 75** – Desarrollo de las manzanas de La Veinticinco por años. Elaboración del autor.

### 3.4 Evolución arquitectónica de *La Veinticinco*

Una forma muy positiva de observar la arquitectura del centro histórico de São Paulo es utilizar las viejas fotos hechas de las principales avenidas y calles de la ciudad, en ellas podemos observar e incluso conocer lugares que tenemos la costumbre de pasar y no darnos cuenta de lo mucho que ha cambiado y lo que todavía existe en medio de nuevas construcciones.

Estas fotos pueden traer muchos recuerdos de cómo era la ciudad, pero el blanco y negro no puede rescatar las sensaciones, los olores y los momentos que se vivieron en esa época.

*"Los recuerdos de los olores y perfumes del viejo centro que, si no han desaparecido todos, han perdido su presencia cotidiana. El olor de una estufa de alcohol, el queroseno de lámparas portátiles, la mecha de una vela soplada [...] de café tostado en casa, los tacos de mermelada"*<sup>94</sup>

Uno de los edificios más antiguos de la zona de estudio se encuentra en la Calle Florêncio de Abreu, que desde el inicio del pueblo de Piratininga ya era la principal ruta por la que pasaban las bandeiras para ir hacia el interior. Con la llegada del café a finales del siglo XIX, se pavimentó la calle y con esto los coroneles y barones con la alta capital gracias al comercio del café, comienzan a asentarse en la región.

Terminada en 1884, la casa del Coronel Carlos Teixeira de Carvalho es uno de los ejemplos de edificios de alto nivel que ocuparon el centro histórico de la ciudad de São Paulo. Una de las primeras construcciones realizadas en ladrillos de la ciudad, el arquitecto responsable del proyecto fue el italiano Affonso Rissi, que se puede percibir por las huellas arquitectónicas clásicas que encontramos en el edificio.

El edificio tiene dos pisos y un sótano adosado, en los dos pisos superiores estaban ubicados las habitaciones y en el sótano se alojaban los esclavos que trabajaban en las plantaciones de café.

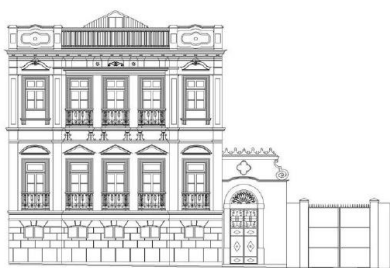
---

94. Delion, L. e Cavalcanti, P. *São Paulo, a juventude do centro*. 1st ed. São Paulo 2004, Pág..25.



76.

**Imagen 76** – Fachada de la residencia de Marieta Teixeira de Carvalho, 2019. Foto del autor.



FACHADA / RUA FLORENCIO DE ABRÉU, 111

77.

*"La casa tiene un sótano semienterrado, construido con bóvedas de ladrillo, soportado por perfiles metálicos, una solución habitual en la época, que incluso fue utilizada por las vías del tren. Según D. Daniel Sutner, un monje benedictino, los esclavos estaban alojados en este sótano."*<sup>95</sup>

El estilo arquitectónico del edificio es ecléctico, pero podemos observar vestigios de arquitectura neoclásica, en algunos detalles en las ventanas del primer piso y por su simetría. Ya en los pisos superiores tenemos un estilo barroco con adornos retorcidos y con figuras que transmiten un sentido de movimiento, fue uno de los únicos edificios construidos utilizando la técnica del taipa francesa. Hoy pertenece al Monasterio de São Bento, hay un proyecto de revitalización para que este edificio se convierta en un centro cultural, pero lo que vemos es un edificio abandonado con un alto grado de deterioro.

**Imagen 77** — Alzado frontal de la casa de Marieta Teixeira de Carvalho. Alfonso Rizzi. Fuente: Moyarte

**Imagen 78** — Detalle de los ornamentos de las ventanas. Foto de Monica Yamagawa. Fuente: Moyarte

**Imagen 79** — Detalle de los ornamentos de la fachada. Foto de Monica Yamagawa. Fuente: Moyarte



78.



79.

95. Naclério Homem, M.. *O palacete paulistano e outras formas urbanas de morar da elite cafeeira 1867-1918*. 2nd ed. São Paulo, 2010, Pág.111

El área tenía algunos edificios de portugueses y extranjeros que poseían comercio en las plantas bajas y alojamiento en las plantas superiores. Los árabes llegaron a la región en busca de una vida mejor en América, huyendo del imperio turco-otomano, y así se establecieron en nuestra zona, donde algunos establecimientos acogían a viajeros y refugiados en los pisos superiores, con eso la región estaba creciendo y los árabes dominaban las calles.<sup>96</sup>

Mismo con la llegada de los árabes, los edificios que se iban construyendo a lo largo de los años no tuvieron su influencia, ya que muchos no tenían capital para construir sus casas, pero alquilaron estos edificios para abrir sus negocios de mercancías.

El plan de avenidas de 1930, hizo que la ciudad se descentralizara y la gente ocupara otras áreas, además del cambio de zonificación disminuyendo el coeficiente de uso del suelo en el centro, induciendo al centro a disminuir la densidad residencial y aumentar el perfil terciario.

*"Lugares de socialización, como restaurantes, iglesias e instituciones culturales, seguían existiendo en la región, pero una gran parte de la comunidad sirio-libanesa transfirió sus viviendas a otros barrios, como Vila Mariana, Ipiranga y Paraíso."<sup>97</sup>*

Con esto, fueron surgiendo edificios de oficinas en la región y algunos de los usos mixtos terminaron siendo utilizados como depósitos, hoy la arquitectura que tenemos en la zona es la coexistencia de las antiguas casas de la época colonial y postcolonial que se utilizan como almacenes y depósitos, y edificios de mayor altura, algunos sin un estilo arquitectónico específico que se utilizan como centros comerciales de todo tipo de productos y otros que aún son de oficinas y pequeños negocios. Un ejemplo es el centro comercial Galeria Pagé, de 12 pisos, inaugurado en 1963, que alberga unas 170 tiendas de dudoso origen.<sup>98</sup> La arquitectura del edificio es una arquitectura brasileña moderna de los años 60, con el uso del hormigón y la fachada acristalada, pero sin una identidad característica y una bella arquitectura, ya que la intención era construir a todo costo los edificios para que tuvieran más espacio para las tiendas que ya no se encajaban en las calles de la región.

---

96. Krantz Cesarino, G. and Caldana Junior, V. Revista Rua. 1st ed. Campinas, (2017) Pág..117-139.

97. Idem, ibidem, Pág 117-139

98. Rosario, M. O 'Iguatemi' do Brás: bairro ganha shopping de 200 milhões de reais. VEJA SÃO PAULO. (2018). Disponible en: <https://vejasp.abril.com.br/consumo/shopping-bras/> [Visto en el día: 16 enero 2019]

### 3.5 Edificios de interés histórico en el área

En el siguiente mapa enumeramos los principales edificios de interés histórico y arquitectónico que se encuentran dentro de nuestra área, estos edificios son parte del desarrollo del centro y serán de suma importancia en nuestras estrategias para el área.

80.



**Imagen 80** - Plano de los edificios históricos en La Veinticinco.  
Elaboración del autor

1- Monasterio de São Bento / 2- Mercado Municipal de São Paulo / 3- Mercado Kinjo Yamato (Cantareira) / 4- Viaduto Santa Efigênia

## 1 – Monasterio de São Bento

135

El monasterio de São Bento fue fundado en 1598 por el frei Mauro Teixeira, hijo de un constructor del pueblo de São Vicente, la primera zona que recibió a los portugueses. Influenciado por la llegada de los portugueses a la Villa de São Paulo, muchos de ellos en busca de oro. El frei construyó una pequeña capilla encima de una colina, que fue entregada por la entonces cámara de São Paulo, en un terreno que se encontraba fuera de la ciudad, donde se construyó el Pátio do Colégio.

El monasterio pasó por varias reformas y construcciones a lo largo de su historia, una de ellas en 1641 con la ciudad de São Paulo todavía pequeña, pero con más habitantes, el gobernador Fernão Dias Paes Leme hizo una donación, a cambio de ser enterrado dentro del monasterio, amplió la iglesia y mejoró las instalaciones del monasterio. Ya en 1760 el monasterio fue ampliado nuevamente, pero esta construcción hasta finales del siglo XIX fue muy comprometida, la técnica de construcción que fue utilizada fue la taipa de pilón, no resistió el paso de los años, fue entonces en los años de 1910 que el monasterio fue reconstruido, pero respetando su arquitectura exterior como el campanario que se podía ver de toda la ciudad de São Paulo. En menos de doce años el templo fue terminado y pintado. Decorado por el monje Adalberto Gresnigt y el hermano Clemente Firschauf.

El diseño del nuevo monasterio fue realizado por el arquitecto alemán Richard Berndt, conocido por su arquitectura en Art Nouveau, Richard diseñó algunas iglesias antes de llevar a cabo el diseño del monasterio de San Benito, lo que podemos ver es que Richard se preocupa por la arquitectura del lugar y busca adecuar sus proyectos a lo que hay en la región. El estilo arquitectónico del monasterio de São Bento es el Beuron (Neorrománico), conocido como estilo alemán de finales del siglo XIX. Se instaló en el exterior de la iglesia un reloj alemán que se cree ser el más preciso de la ciudad de São Paulo.



81.



82.

**Imagen 81** - Monasterio de São Bento en la calle  
Florencio de Abreu. Óleo de Benedito Calixto, 1862.  
Fuente: Museu Paulista

**Imagen 82** - Foto del interior del monasterio de São Bento.  
Autor Desconocido. Fuente: Estadão

*"La iglesia, construida en parte en granito rojo y azul del campo, en parte en ladrillos, y con un estilo gótico mezclado con una cierta dosis de bizantino y algo del estilo de las basílicas romanas. Esta nota destacará principalmente en el techo plano interrumpido por marcos de diferentes formas y tamaños."*<sup>99</sup>

En el exterior de la iglesia todavía es posible ver en sus decoraciones "[...] seis figuras para adornar las paredes exteriores del nuevo templo, seis figuras vinculadas a la historia de la iglesia de San Benito: Anchieta, el catequista de los gentiles; fray Mauro Teixeira, que erigió la primera ermita; Amador Bueno, que se refugió en el convento, o en la iglesia, para no ser rey de São Paulo; Fernão Dias Pais, el benefactor del templo y de los benedictinos; Domingos da Transfiguração Machado, sostén de la Orden a finales del siglo XIX y León XIII, que dio un nuevo impulso a la Orden."<sup>100</sup>

Hoy en día, los monjes celebran misas con cantos gregorianos que son un hito en la historia de la ciudad, cada día varias personas se levantan antes del amanecer para escuchar el famoso canto, y al final de cada misa los fieles pueden comprar los panes y pasteles hechos por los monjes dentro del monasterio.

83.



**Imagen 83** – Fachada del monasterio de São Bento, 2019. Foto del autor.

99. *O Anuário do Mosteiro de São Bento.*

100. *Idem*



## 2 – Mercado Municipal de São Paulo

137

Construido para ser un punto de referencia para la metrópoli cafetera, y para reemplazar el antiguo mercado de Várzea do Carmo, el mercado municipal de São Paulo es el más grande y uno de los más importantes de la capital paulista. El edificio diseñado por el despacho del arquitecto Ramos de Azevedo fue una de las últimas construcciones de la ciudad, siendo inaugurado en 1933, ocupando una manzana entera de la nueva morfología urbana del área después de la construcción del parque Dom Pedro II.

Actualmente, se puede encontrar toda la comida importada y nacional a lo largo de sus 19.805m<sup>2</sup> de construcción, además de contar con entresuelos con gran variedad de restaurantes que atraen a turistas que conocerán la ciudad. Ubicado a orillas del río Tamanduateí, el edificio fue una de las construcciones de estilo ecléctico que fue construido en la época del café. En el interior y exterior se erigen columnas y ornamentos de diversos órdenes arquitectónicos, como los estilos griego, jónico y dórico, y en las aberturas de los techos, para una iluminación cenital, se ilumina todo el entorno.

Uno de los detalles más llamativos del interior son las vidrieras, realizadas por el artista ruso Conrado Sorgenicht Filho, que retratan y resaltan la historia de la ciudad para todos los que visitan el mercado.

*"Los 32 paneles están divididos en 72 vidrieras que retratan la vida de los colonos, con paisajes de cultivo y cosecha y de cría de animales como el ganado y las aves."<sup>101</sup>*

---

101. Elísio, P. (2013). Mercado Municipal de São Paulo - Vai um sanduíche de Mortadela?[online] História com gosto. Disponible en: <https://historiacomgosto.blogspot.com/2013/02/mercado-municipal-de-sao-paulo-vai-um.html> [Visto em el dia: 19 enero 2019.]

84.



**Imagen 84** – Fachada del Mercado Municipal de São Paulo. Autor Desconocido. Fuente: OAS

### 3– Mercado Kinjo Yamato (Cantareira)

Formando parte del complejo de Cantareira, el mercado de Kinjo Yamato, anteriormente ubicado en Várzea do Carmo, en el Parque Dom Pedro II, era conocido como el "Mercado Caipira", donde se vendían frutas, verduras y hortalizas de los campos donde trabajaban los inmigrantes japoneses. Los productos eran las sobras de los cultivos que los inmigrantes llevaban a la capital para vender en un mercado informal.

Con una arquitectura exterior sin muchos adornos y muy sencilla, al entrar en el mercado la sensación de que las murallas exteriores protegían la historia de la ciudad en su interior. El mercado de caipiras se trasladó en 1922 a un antiguo espacio que hasta entonces había sido garaje de tranvías para la empresa de iluminación de la ciudad. Ocupando 4.550m<sup>2</sup> podemos ver una antigua estructura metálica ornamentada que en 1936 llegó de Escocia para cubrir el mercado que se había descubierto previamente, y las antiguas calles empedradas con las antiguas luminarias de la época, que entre los puestos de verdura rescatan la historia del mercado y de la ciudad.

El mercado de Kinjo Yamato tiene una gran vista del Mercado Municipal de São Paulo, donde es posible acceder cruzando la calle de Cantareira, muchos comerciantes dicen que el Kinjo es una parada obligatoria para los que visitan el mercado central, ya que estuvieron siempre juntos durante los años.

*"Durante el período de construcción del cercano Mercadão, Kinjo fue utilizado como base de construcción. Ya durante la Revolución Constitucionalista de 1932 el sitio fue utilizado como enfermería, mientras que Mercadão sirvió como depósito de armas."*<sup>102</sup>

El nombre del mercado fue dado en 1988, en honor a los 80 años de inmigración japonesa en Brasil, y con el nombre del primer inmigrante japonés graduado en Odontología en São Paulo.

---

102. Yamato, k. O 1º Mercado Municipal de São Paulo - Quem Somos? Disponible en: <http://mercadokinjoyamato.com.br/quem-somos> [Visto en el día: 19 enero 2019.]

85.



**Imagen 85** – Interior del Mercado de la Cantareira, 2019. Autor Desconocido.  
Fuente: Mercado Kinjo Yamato

## 4– Viaducto Santa Ifigenia

141

“Venga a ver... Venga a ver a Eugenia

Qué guapo está, el Viaducto de Santa Efigenia.”<sup>103</sup>

Junto al monasterio de São Bento encontramos un viaducto que conecta el centro antiguo de la ciudad con el nuevo centro, el Viaducto de Santa Efigenia, construido a principios del siglo XX. Sin embargo, hasta finales del siglo XIX era muy complicado cruzar el arroyo Anhangabaú e ir al nuevo centro de la ciudad.

Con el crecimiento de la población con la llegada del café, y con la propuesta de mejorar la circulación de los tranvías y la población dentro de la ciudad, se decidió en 1895 construir un nuevo viaducto para la capital, pero después de varios años de discusiones y debates en el gobierno de São Paulo, el viaducto comenzó a hacerse realidad en 1910. Más de 1 tonelada de acero belga se utilizó para la construcción del viaducto, que llegaba a través de la línea de ferrocarril que conectaba el puerto con la capital de la ciudad.

El viaducto ha decorado bases de hormigón y pilares metálicos contorsionados que en su momento aportó innovación a la ciudad, además de parecer una estructura ligera y esbelta. A través del Largo do Anhangabaú, podemos observar la retorcida estructura de acero con imágenes de follaje y flores que forman un estilo art nouveau muy utilizado en la arquitectura de la época. El suelo de teselado hace formas geométricas tricolores, muy comunes en las arquitecturas portuguesas.

Según Ana Marta Ditolvo, profesora de técnicas retrospectivas en Faap, "Con el viaducto, São Paulo dejó de ser un pueblo y se convirtió en una ciudad industrial".

La construcción del viaducto duró tres años, y en 1913 la ciudad recibió una nueva postal y mostró al mundo el poder que podía alcanzar la metrópoli cafetera. Hoy en día el viaducto es un paso sólo para personas, que pasan diariamente para cruzar la ciudad y llegar de la zona de nuestro estudio al nuevo centro.



86.

**Imagen 86** – Foto del Viaducto Santa Ifigenia en los años 20. Autor Desconocido. Fuente: Acervo Eletropaulo

103. Música “Viaduto Santa Efigenia” de Adoniran Barbosa. Gravadora EMI Music. Año 1975

87.



**Imagen 87** – Viaducto Santa Ifigenia, 2017. Autor Desconocido.  
Fuente: São Paulo Urbana



# CAPITULO 4

LA MEMORIA, EL RECUERDO Y EL FUTURO



En ese capítulo, será abordado un tema que es importante para complementar y justificar la pesquisa para que en los siguientes capítulos podamos realizar estrategias para el área de estudio. La idea es exponer que, hace muchos años, los arquitectos tenían el interés de mantener el antiguo y hacer de lo existente un nuevo proyecto o uso. A continuación, explicaremos algunos ejemplos de proyectos antiguos y nuevos en que es pensado el pasado para generar el futuro.

Pensar en el centro histórico de una ciudad o hasta mismo en un pequeño pedazo de este lugar como el corazón de la ciudad, significa tener un espacio urbano capaz de crear diversidad, donde haya oportunidades de diferentes formas, de bien estar. Pero lo que suele pasar es el contrario, esa parte de la ciudad es considerada el pasado, un lugar antiguo sin equipamientos y calidad urbana para que genere el interés de las personas.

Pensando de esta forma, el reto de los arquitectos contemporáneos es conseguir adaptar el escenario antiguo a las necesidades y estrategias urbanas contemporáneas, garantizando la integridad física del espacio y la propia raíz histórica del barrio.

*“La relación entre una intervención de nueva arquitectura y la arquitectura previamente existente es un fenómeno cambiante en función de los valores culturales atribuidos tanto a la significación de la arquitectura histórica como a las intenciones de la nueva intervención.”<sup>104</sup>*

Si volvemos en la historia antigua de la arquitectura, algunos arquitectos ya se preocupaban en preservar lo que ya existía y proyectar en edificios históricos de manera a no cambiar la identidad original de la obra. Leon Battista Alberti, en el libro X del Tratado de la Arquitectura del siglo XV, ha mostrado su tristeza por el abandono de las arquitecturas históricas y pidió a los arquitectos de la época que, al realizar un proyecto iniciado por otro, respetasen las intenciones del primer arquitecto y no impusiesen formas diferentes.<sup>105</sup>

Mas tarde el propio Alberti pondría a prueba su tratado, al realizar la fachada de Santa María Novella en Florencia, donde ha respetado la antigua iglesia para realizar el nuevo proyecto de la fachada.

---

104. SOLÀ-MORALES, Ignasi de. *Del Constrate a la analogía: Transformaciones en la concepción de la intervención arquitectónica*, Andalucía, 2001, Pág. 53

105. SEMES, Steven W. *The future of the past: A conservation ethic for architecture, urbanism, and historic preservation*. New York, 2009. Pág. 2

Arquitectos contemporáneos intentan como Alberti, mantener viva la historia del lugar en sus proyectos, para que el nuevo respete el entorno y el propio edificio. Es el caso del Sesc Pompeia de Lina Bo Bardi y de la Pinacoteca de São Paulo de los arquitectos Paulo Mendes da Rocha y Eduardo Colonelli, ambos proyectos ubicados en la ciudad de São Paulo.

#### 4.1 Sesc Pompéia – Lina Bo Bardi

En el primer proyecto, Lina después de ser llamada para realizar el proyecto de un SESC en 1977, fue a visitar el terreno y se encontró con naves antiguas de la Fábrica de Tambores del barrio de la Barra Funda. Toda hecha en concreto tendido en su estructura y de ladrillos, la arquitecta observó que allí la gente en los fines de semana ocupaba esas naves para realizar actividades y también para que los niños pudiesen tener un espacio con seguridad para jugar. Eso hizo con que Lina tuviese ganas de mantener esas naves históricas ya que representaba las primeras construcciones de hormigón de la ciudad y crear un proyecto donde la gente pudiera continuar usando el espacio de la manera que les gustaría.

Las naves no iban a ser suficientes para hacer un programa de necesidades para el Sesc, así que Lina tuvo la idea de crear dos estructuras al fondo de la parcela donde se conectaban con las naves.

El SESC Pompeia tiene una planta abierta, donde los espacios fluyen, las paredes no llegan hasta el techo, todo para conseguir este espacio, donde la imaginación de la gente pudiese crear el programa que iba a ser utilizado. Hay una gran mezcla de clases sociales, la gente utiliza el espacio para practicar deportes, hacer actividades culturales o incluso para pasar el día.

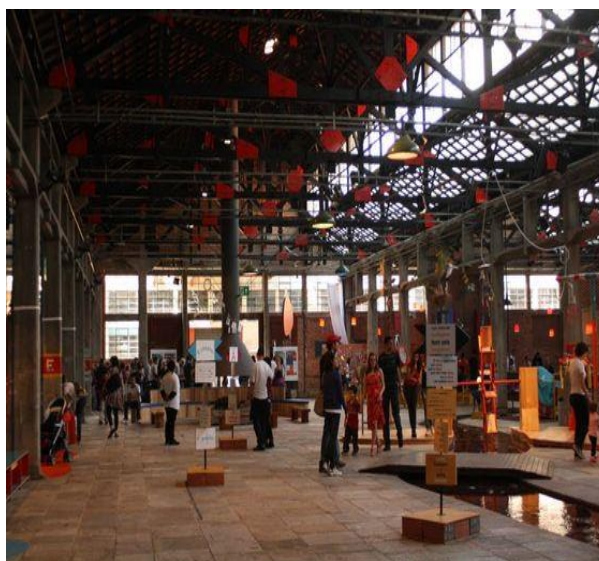
El proyecto es un gran ejemplo de una arquitectura que rehabilitó un edificio en que se respetó el patrimonio, que es el barrio de la Barra Funda e incluso la cultura que había en el lugar, ya que la gente que iba a las antiguas fábricas, aún tiene su espacio con más confort y estructura.

*"Tenemos que liberarnos de los" lazos ", no simplemente tirar el pasado y toda su historia; Lo que se necesita es considerar el pasado como un presente histórico. El pasado, visto como un presente histórico aún vivo, es un presente que ayuda a evitar las diversas trampas. Frente al presente histórico, nuestra tarea es forjar otro presente "verdadero", y esto no requiere un profundo conocimiento, sino una capacidad de comprender el pasado históricamente, para distinguir lo que servirá a las nuevas situaciones de hoy, que se presentan a ti, y todo esto no se aprende solo en los libros." 106*



88.

**Imagen 88** – Las Naves del SESC Pompeia. Pedro Kok.  
Fuente: Archdaily



89.

**Imagen 89** – Interior del Sesc Pompeia. Autor Desconocido.  
Fuente: A arquiteta

106. MIRANDA, Danilo Santos de. In: INSTITUTO LINA BO E P. M. BARDI. *Cidadela da Liberdade*. São Paulo. 1999. Pág. 132

## 4.2 Pinacoteca de São Paulo – Paulo Mendes da Rocha y Bonelli

Ya en el segundo proyecto, de la pinacoteca de São Paulo, los arquitectos paulistas Paulo Mendes da Rocha y Colonelli, tuvieron un gran reto para hacer del edificio histórico de la antigua Escuela de Bellas Artes de São Paulo, un museo para la capital. El proyecto original fue hecho por el despacho del arquitecto Ramos de Azevedo en los últimos años del siglo XIX, sin embargo nunca ha sido terminado. El edificio tenía serios problemas de infiltración, muchas patologías por humedad que entraba por el techo.

En 1993, los arquitectos tuvieron que hacer el levantamiento de las plantas de los edificios, ya que fueron perdidas al pasar de los años, entonces el proyecto fue desarrollado in situ desde el proyecto básico hasta el proyecto ejecutivo.

La idea principal fue mantener toda la parte estructural, la identidad de la fachada y solo trabajar con la parte interna. Fueron dadas soluciones y acabados para la necesidad de un museo, siempre respetando el antiguo, aunque no fue pensado en hacer un proyecto de restauración sino un proyecto de rehabilitación.

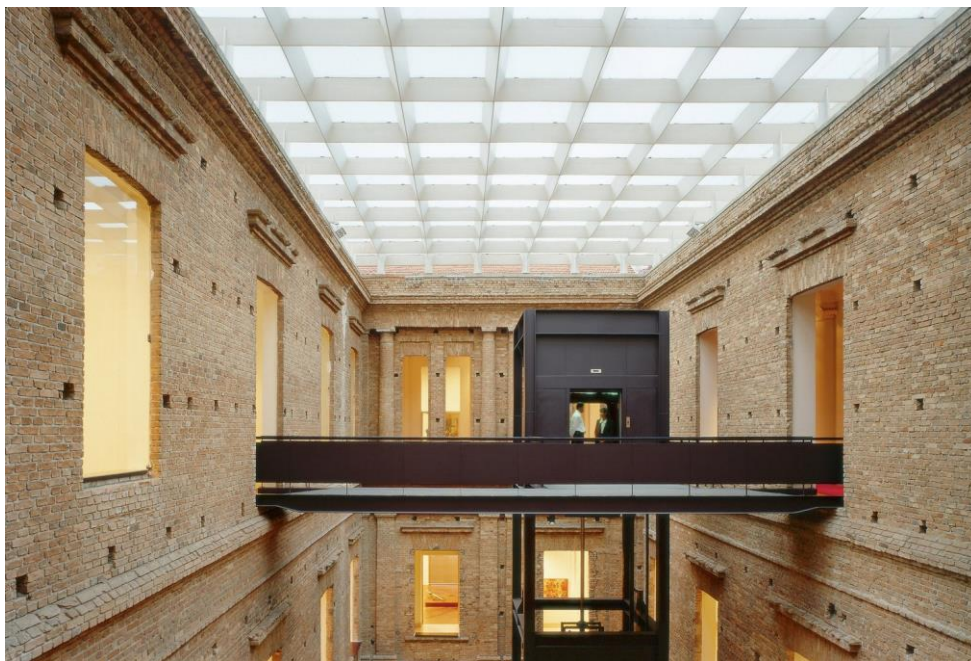
En ese proyecto también fue pensando en los espacios abiertos y luminosos para que a cada actividad y exposición pudiera ser diferente, haciendo un edificio multiuso, donde el interior se adecua a las necesidades del momento.

*“La mejor forma de conservar el patrimonio histórico, es darle un uso eficiente.”<sup>107</sup>*

El eje de entrada del museo fue cambiado de la entrada original, ya que la gran avenida que pasa en frente al edificio dificulta la llegada de las personas, era necesario crear un nuevo camino para conectar cada espacio, entre los grandes vanos existentes del edificio, para eso Paulo ha proyectado pasarelas de acero que se cruzan en diferentes niveles, solucionando una necesidad y marcando el museo con una elegante solución arquitectónica.

---

107. Frase dicha por Paulo Mendes da Rocha en el vídeo de la Escola da Cidade en 2014. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=jkb1I73iacM>



90.

**Imagen 90** – Interior de la Pinacoteca de São Paulo, Nelson Kon, 2015. Fuente: Archdaily



91.

**Imagen 91** – Fachada de la Pinacoteca de São Paulo. 2017 The Photographer. Fuente: Wikipedia

También, tenemos ejemplos de buenos proyectos y estrategias de regeneración urbana en ciudades con centros históricos que, por motivos de mucha similitud del caso de São Paulo, tuvieron sus centros abandonados y deteriorados. Dos buenos ejemplos que consiguieron cambiar ese problema fueron las ciudades de Bolonia en Italia en el año de 1972 y la ciudad de Recife en Brasil en el año de 1993, dos ejemplos en lugares diferentes siendo uno en Brasil, más cercano a la realidad del lugar, y el otro en una ciudad europea, para que podamos ver algunas similitudes entre los dos proyectos urbanos.

### 4.3 El caso de Bolonia – Italia

El caso de Bolonia, una ciudad italiana que creció junto de sus murallas antiguas, teniendo su centro histórico ubicado en el medio que incluso hoy podemos observar las antiguas puertas que pertenecían a la muralla de la ciudad, tuvo una política de recuperación de su centro histórico.

En los años de 1889, Bolonia con una visión expansionista creó su primer plan de un ensanche de la ciudad fuera de las murallas, que visaba regularizar las áreas externas del centro histórico, luego en el año de 1938, fue a debate el segundo plano que sería la construcción en esas áreas, sin embargo, solo fue aprobado en 1958.<sup>108</sup>

Al final de la segunda guerra mundial en 1945, la ciudad de Bolonia aún iba recuperándose de los estragos, pero en los años 60 y 70, momento que el gobierno de la ciudad era gobernado por los comunistas que tenían una visión crítica del plano aprobado en 1958, empiezan a aplicar un nuevo plan para la ciudad, el Plan de Conservación Integrada.

El gobierno hacía muchas críticas al plan antiguo que según ellos destruía el centro histórico de la ciudad y marginalizaba las clases sociales menos favorecidas, entonces el Plan de Conservación Integrada tenía como objetivo mirar hacia los más pobres y preservar el patrimonio cultural del centro histórico.

---

108. FERNANDEZ GUIMARÃES PEREIRA, Julia. - *A experiência de bolonha e o programa minha casa minha vida-entidades: um caminho para uma ação integradora na cidade de são paulo ou o direcionamento para uma futura gentrificação?*. São Paulo, 2016. Pág. 8

*“Para Cervellati, los centros históricos deberían ser considerados bienes culturales con un notable patrimonio económico acumulado, que no podría ser desperdiciado ni dejado en manos de la especulación. La recuperación y conservación del centro, al contrario, debería ser de uso social, evitando transformaciones estructurales y funcionales que sucedían con la acción del mercado.”<sup>109</sup>*

Los arquitectos envueltos en ese plano de conservación integrada fueron Campos Venuti, Roberto Scannavini, Aldo Rossi, Leonardo Benevolo y Pier Luigi Cervellati como el coordinador. Ellos hicieron algunas directrices para el plan funcionar, las más importantes para el centro histórico fueron:

- Salvaguarda y recuperación de estructuras originales;
- Entendimiento de los centros urbanos como elementos pertenecientes a sistemas policéntricos integrados entre sí;
- Mejora de las condiciones de la habitación de la población trabajadora;
- Protección del patrimonio histórico y cultural del centro de Bolonia;
- Necesidad de recuperación de edificios ya construidos para los habitantes del lugar;

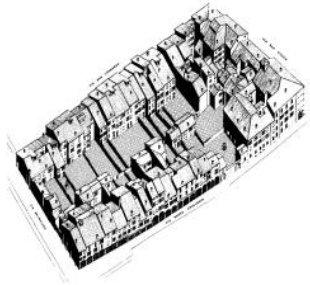
Benévolo hizo un levantamiento completo de las tipologías y edificaciones existentes en la ciudad para que el plan pudiera tener un resultado satisfactorio. Ese levantamiento fue enseñado a la población y en 1975 fue aprobado el nuevo plan de vivienda sociales y de la recuperación del centro histórico.<sup>110</sup>

*“No se puede definir una política de "centro histórico" autónoma y marginal a la política económica y territorial más general. O más bien, es necesario unir el fenómenos económicos y sociales que constituyen la realidad dentro de que se ocupa de los aspectos de conservación y mejora.*

---

109. *Idem, ibidem. Pág 9*

110. *Idem, ibidem. Pág 10*



92.

**Imagen 92** – Fotoplano del centro histórico de Bolonia(1966) y proyecto del plan de edificación económica y popular de 1972.

Fuente: Experiencia y perspectiva de la regeneración urbana en los Países de Europa occidental. Pág 109

*En este sentido se considera el centro histórico. Además, se debe considerarlo como un bien cultural inalienable, como un notable patrimonio económico y construido que no puede ser absurdamente desperdiciado ni abandonado, ni dejado en manos de la especulación. El contrario, debe ser conservado y recuperado para el uso social y así evitar las transformaciones estructurales y funcionales que suceden "espontáneamente". La renovación urbana está basada en dos decisiones relacionadas entre sí: la primera es contener la expansión urbana dentro de cada uno de los límites urbanos municipales; el segundo es la renovación del patrimonio construido existente y por lo tanto también el centro histórico junto con la realización de servicios y apropiaciones sociales en todo el territorio. Estas decisiones significan concretamente una negación de los sistemas urbanos, una lucha contra la acumulación de capital en el sector de la construcción y a través de esto un desarrollo de los bienes de consumo social"<sup>111</sup>*

Después de poner en marcha las estrategias y el proyecto para la ciudad, Bolonia ha conseguido recuperar su centro histórico, utilizando los edificios que había en el área y destinarlos a la vivienda social o a servicios sociales para la gente que ya vivía allí. Ese fue un ejemplo de un buen proyecto de recuperación de los edificios abandonados y de volver a recuperar la centralidad de la ciudad.

111. CERVELLATI, P. L.; SCANNAVINI, R. (Ed). *Bolonha: Por que o centro histórico?*, 1973.



## 4.4 El caso de Recife – Brasil

El casco antiguo de la ciudad de Recife situada en el noreste de Brasil, antes era uno de los principales puertos de la colonia portuguesa, tiene en sus calles marcas de los distintos procesos de transformaciones a lo largo de los años. El centro de la ciudad se fue desarrollando económicamente a partir de la valorización portuaria, además de nuevas construcciones habitacionales en el área. Pero como la gran mayoría de las ciudades, por el crecimiento hacia las periferias y la creación de nuevas centralidades, se generaron nuevos puntos de interés, el abandono del centro histórico y la invasión del comercio informal en las áreas centrales.

*"... el barrio sufrió por cuarenta años con un proceso de degradación urbana, resultado de factores como la metropolización ocurrida en varias capitales brasileñas; decadencia cultural del centro histórico; surgimiento de otros puntos de alto valor en la ciudad e invasión del comercio informal."*<sup>112</sup>

Con la participación de la población local que residía en el área central de Recife, a partir de los años 1970, comenzó los procesos de revitalización urbana del centro con el propósito de revigorar la imagen del área histórica de la ciudad, además de devolver la función de un local de encuentros, de la identificación de la población que allí se encuentran, y también la recuperación no sólo de los edificios y arquitecturas construidas, sino de la calidad ambiental de toda el área. En los años de 1930 el centro de la ciudad de Recife comenzó a vaciarse por la creación de una nueva centralidad económica, lo que acabó transformando el centro histórico en un área de comercio y servicios financieros. Con una metropolización de la ciudad en los años 60 y 70, la ciudad comenzó a verticalizarse y los habitantes de las regiones centrales comenzaron a mudarse a esas nuevas áreas de clase media de la región metropolitana y con ello los comercios y los servicios siguieron a los consumidores dejando cada vez más el centro histórico vacío, a partir de ese momento el centro pasa a ser uno de los principales problemas de la ciudad.

---

112. *Transformações em centros históricos - expansão, degradação e recuperação: O caso do Recife Antigo(Brasil)- Disponível en línea: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/29.pdf> [Visto en el día 10/08/2018]*

La degradación física de las edificaciones y de los espacios públicos y la falta de vida urbana, genera una imagen de una zona "marginal" y sin seguridad. El centro deja de ser un lugar de grandes inversores y se convierte en un área olvidada del resto de la ciudad.

93.



**Imagen 93-** Edificio degradado en el centro histórico de Recife. Autor Desconocido. Fuente: Expansão, degradação e recuperação: O caso do Recife Antigo

Al percibir que el centro necesitaba una revitalización urgente, el ayuntamiento de Recife en el año 1993, promueve el plan de rehabilitación del barrio de Recife. El plan tenía la idea de recuperar a la población residente del barrio, con la participación popular, restaurar los edificios degradados del centro, y así atraer nuevos usuarios al barrio central de la ciudad. Para alcanzar los objetivos, las inversiones deberían estar orientadas hacia actividades de ocio y cultura, y principalmente conservar el patrimonio arquitectónico del centro.

Una serie de proyectos se realizaron en busca de hacer del barrio de Recife un lugar de encuentro de la población. Paseos por los ríos, observaciones a los edificios históricos, construcciones de centros comerciales y de servicios, un Shopping Center de alto lujo, además de apartamentos en antiguas naves estaban en la pauta de transformaciones del barrio. Todas estas intervenciones, compuestas también de actividades de mejora en la infraestructura, buscaban incluir el barrio de Recife en el eje de la acumulación del capital por los inversores inmobiliarios, haciendo del barrio un espacio cultural de consumo.<sup>113</sup>

También buscó la rehabilitación urbana y ambiental a través de mejoras en las infraestructuras; en la valorización paisajística, en la protección del ecosistema, además de la atracción de nuevos residentes. Con ello hubo una impulsión de inversiones en el barrio histórico de la ciudad y podemos observar que el centro de Recife hoy es un ejemplo de una buena política de recursos que trae nuevamente a la ciudad un centro para la población, donde las calles están llenas, los edificios antiguos se utilizan y tienen un uso, y el centro volvió a ser un lugar de gran importancia social, histórica y económica.

---

113. *Idem, Ibidem*,  
<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografirbana/29.pdf> [Visto en el día 10/08/2018]

94.



**Imagen 94-** Plaza Rio Branco em el centro histórico de Recife. 2012. Tarso Bessa. Fuente: Flickr



# CAPITULO 5

SITUACIÓN URBANA ACTUAL DE LA  
VEINTICINCO

En ese capítulo de análisis de la situación urbana de nuestra área, vamos a iniciar analizando los datos y pesquisas más recientes del IBGE que para nuestra área es del año 2010, en la cual podemos entender las características de la población que vive allí. Vamos a realizar también un análisis y planos hechos en el propio lugar, para saber el uso y ocupación del suelo, las alturas de los edificios, las principales tipologías, los espacios verdes, los edificios abandonados, todos los análisis posibles para que al final podamos hacer un DAFO y comprender sus problemas.

## 5.1 Datos de la Población

No hay datos y pesquisas de la cantidad de población referente a nuestro límite establecido para *La Veinticinco*. Pero para tener una estimativa de cuantas personas viven en nuestra área de estudio en los días actuales, vamos a hacer dos cálculos. El primero vamos a coger la densidad media de ocupación del barrio<sup>114</sup>, y la otra forma sería con el total de edificios residenciales hacer un cálculo a partir de la media de habitantes por vivienda.<sup>115</sup>

En el primer caso el resultado sería de 2.565 habitantes en el área, pero en la realidad podemos ver en el siguiente plano de uso y ocupación que casi no hay edificios residenciales, entonces el resultado más fiable en nuestro caso sería los cálculos de la segunda opción, que sería de 1.360 habitantes. Para tener un dato más correcto, vamos a hacer una media entre esos valores y el resultado sería de 1.886 habitantes. Entonces, la cantidad de personas que viven en nuestra área de estudio debe ser de 1.886 personas, en la cual tenemos que considerar en la hora de hacer las propuestas.

---

114. En 2010 la densidad media de ocupación del barrio de la Sé era de 112,62 hab/ha, si consideramos este valor para realizar el cálculo para la zona de la Veinticinco que tiene un área de 22,80ha aproximadamente, teníamos un total de 2.567 (112,62 x 22,80) habitantes.

115. Al verificar los edificios residenciales y hacer un cálculo de la cantidad de personas por vivienda que en 2010 era de 4 personas, tenemos un resultado de 1.360 para tener un dato más realístico hicimos una media entre los dos valores que es de 1.886 (2565 / 1360) habitantes.

## 5.2 Uso y ocupación del suelo

95.



**Imagen 95-** Plano de uso y ocupación en el barrio de La Veinticinco, 2019. Elaboración del autor.



Podemos observar en el plano de uso del suelo que el color que más resalta son las actividades comerciales, que está concentrada en casi toda el área, aunque en el centro del lugar es prácticamente exclusivo. Muchos de esos comercios son las tiendas de planta baja de los edificios antiguos, además de muchas galerías en el medio de las manzanas, donde todo el espacio es aprovechado para abrir tiendas de comercio.

Son muy pocos los edificios que aun pertenecen con el uso residencial en las plantas superiores, al realizar el análisis del uso del suelo, tuvimos que en muchos edificios preguntar al guardia si había gente que vivía allí, solamente así conseguimos identificar cuáles eran los edificios residenciales con comercio en la planta baja. Se puede notar que las manchas más oscuras que son del uso mixto, están más ubicadas a los bordes de nuestra área, eso porque están ubicados cerca de las grandes avenidas y también porque ya no está en el medio del área comercial donde está lleno de gente todos los días.

La precariedad de los edificios si puede notar desde lejos, al mirar el edificio no sabemos al cierto si lo están utilizando como trastero o si hay gente que vive allí. Muchos parecen que están ocupado por gente que no tiene donde vivir y ocupan estos edificios en búsqueda de tener una protección y un lugar para poder crear sus hijos.

Muchos estacionamientos también aparecen en nuestra área, muchos son edificios en altura para soportar la cantidad de coches que buscan un lugar más seguro para aparcar, aunque las calles están siempre llenas de gente que prefiere no pagar los precios altos que cobran los estacionamientos.

De gris más claro, podemos observar las actividades de servicios, como algunos despachos y oficinas que aprovechan edificios antiguos para mantenerse en el área central de la ciudad, y también muchos bancos para las personas que van a realizar sus compras en las tiendas, ya que muchos no aceptan tarjeta bancaria, solamente en efectivo.

El área carece mucho de equipamientos culturales, podemos ver que hay solamente un edificio que es el SESC do Carmo, donde hay actividades para la gente, algunas oficinas, teatro, pero es muy poco para un área que podría ser más mixtificada. No hay colegios para los niños, infraestructuras como supermercados, servicios básicos, eso dificulta mucho que el barrio pueda tener vida después que las tiendas se cierran, ya que no es un área amigable para las personas.

96.



**Imagen 96-** Ambulantes y Peatones en la Rua 25 de Marzo, 2019. Foto del autor.



**Imagen 97-** Plano de Alturas en el barrio de La Veinticinco, 2019. Elaboración del autor.



98.

**Imagen 98-** Diferentes alturas de edificios en el barrio de La Veinticinco, 2019. Foto del autor.

Como podemos ver en el área 25 de Março, hay una mezcla de diferentes alturas de edificios, sin embargo, la altura más encontrada en sus calles es de uno hasta tres pisos.

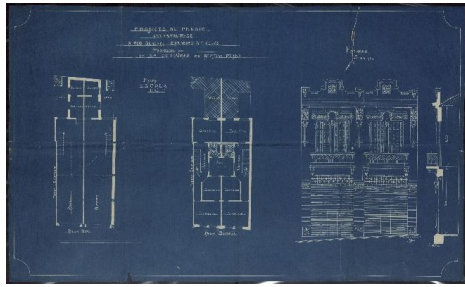
Esa tipología está marcada en el área desde el principio, ya que los edificios en altura empezaron a ser construidos después de los años de 1930. Si nota que muchos de ellos hacen parte de la historia del área ya que mantuvieron la fachada ornamentada, y con las características del siglo pasado.

Los edificios con más de seis pisos, son utilizados como centros comerciales y galerías, aunque muchos tienen las plantas bajas comerciales y las superiores vacías o siendo utilizadas como trasteros para las tiendas. Pocos son los edificios destinados a las viviendas, estos están localizados en los bordes de la 25 de março, principalmente en la avenida Senador Queiroz Filho.

Al buscar en el archivo municipal de São Paulo algunas plantas de la tipología que más aparecen en el área, encontramos dos proyectos históricos que no pertenecen exclusivamente a el área de *La Veinticinco*, pero fueron construidos en el barrio de la Republica, en el centro nuevo y fueron hechos para abrigar el comercio en la planta baja y vivienda en las superiores, por ese motivo estos dos proyectos tienen mucha similitud con los edificios que encontramos en nuestra área.

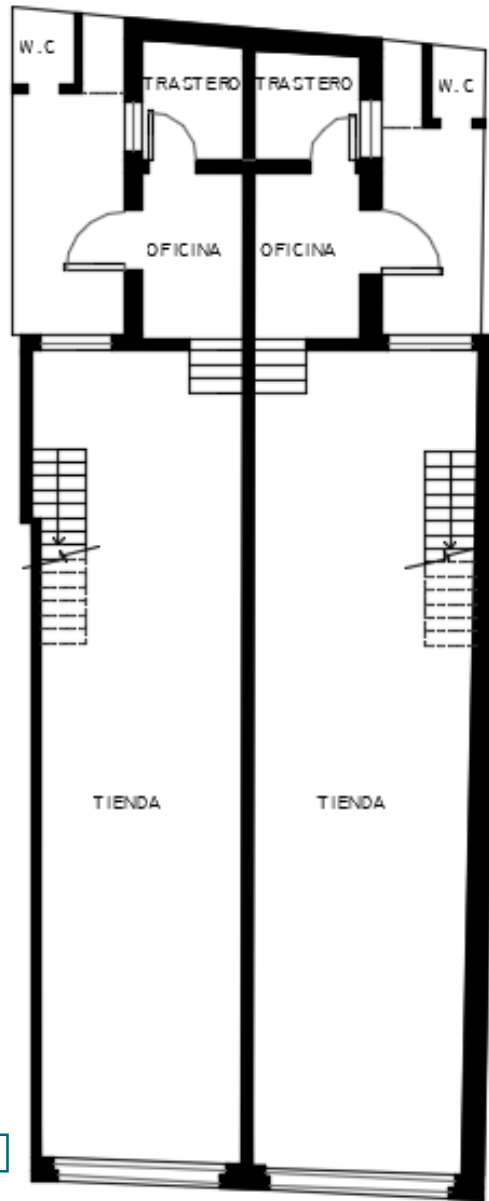
En la próxima página podemos ver las dos plantas que representan la tipología más utilizada en *La Veinticinco*, una de ellas tiene incluso la división de los espacios de la vivienda, que podemos ver que serían para hospedar las personas que iban a trabajar en la tienda que funcionaba en la planta baja. Las viviendas tenían 3 habitaciones y una curiosidad es que no encontramos cocina en la vivienda, que nos hace pensar que las personas iban a comer en los restaurantes o cafés de la región.

Ya el otro proyecto es un ejemplo de una planta diáfana, donde fue pensado en proyectar un espacio abierto y libre para que fuera posible ser utilizada para las necesidades del comerciante que iba a comprar el espacio.

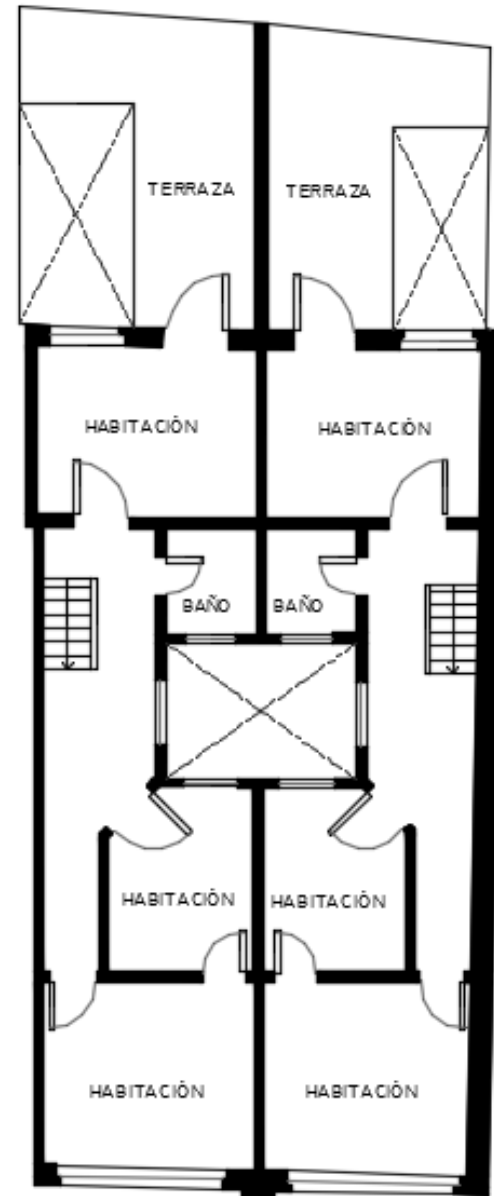


99.

**Imagen 99-** Planta de un proyecto de tienda y residencia de los años 80 en el centro de São Paulo. Autor Desconocido.  
Fuente: Archivo Municipal de São Paulo

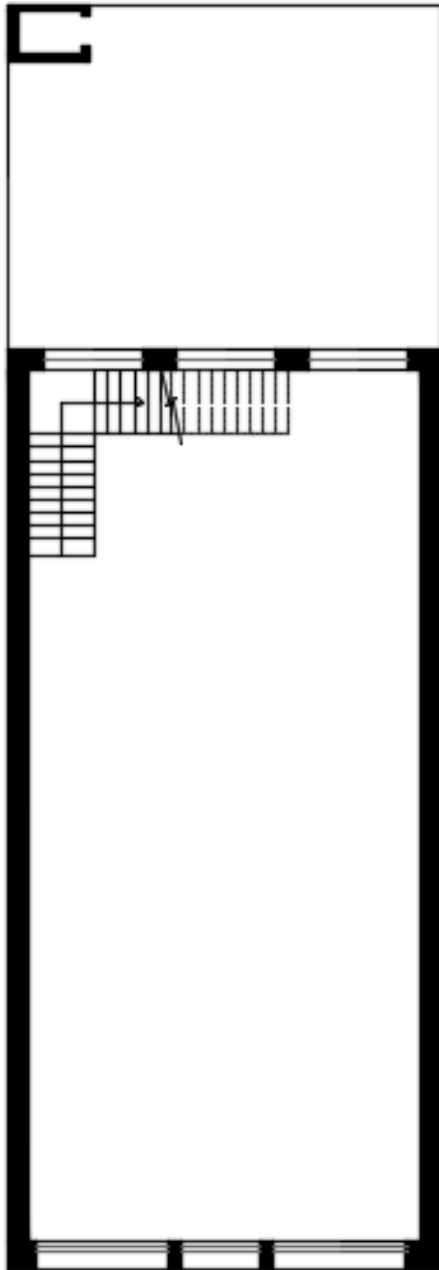


100.

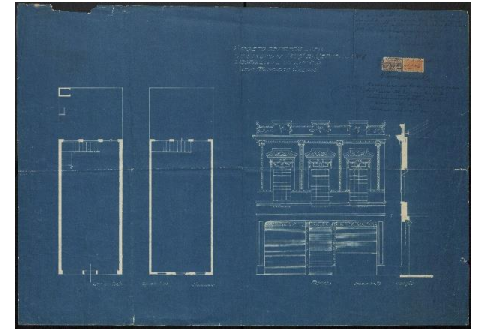
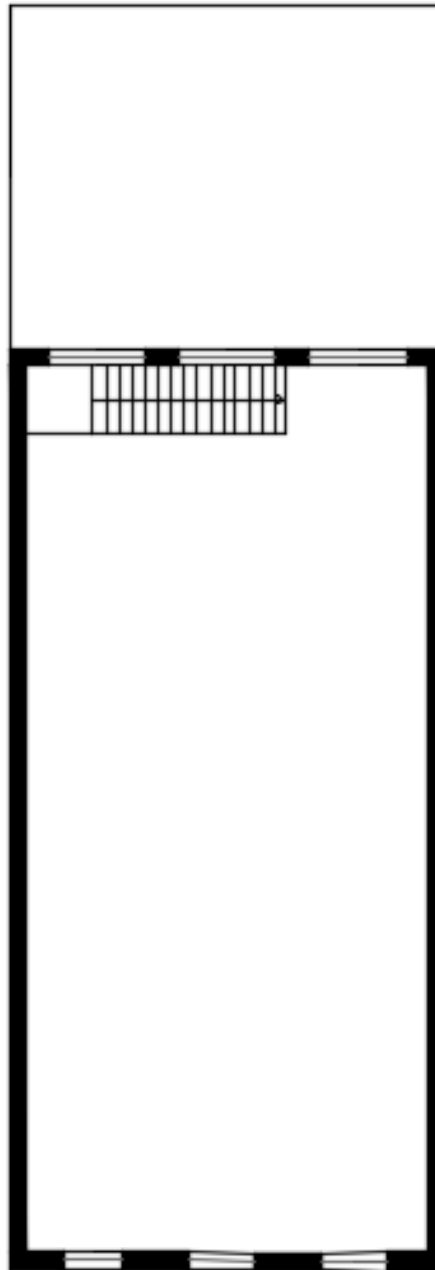


**Imagen 100-** Proyecto del edificio de la imagen 98, ampliado y con detalles.  
Elaborado por el autor.





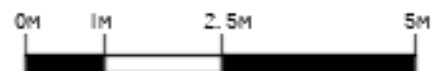
102.



101.

**Imagen 101-** Planta Diáfana de un proyecto de los años 80 en el centro de São Paulo. Autor Desconocido. Fuente: Archivo Municipal de São Paulo

**Imagen 102-** Proyecto del edificio de la imagen 100, ampliado y con detalles. Elaborado por el autor.



## 5.4 Edificios protegidos

103.



**Imagen 103-** Plano de edificios protegidos de La Veinticinco, 2019. Elaboración del autor.

En el área de *La Veinticinco*, hay muchos edificios históricos y que hacen parte del patrimonio de la ciudad, por cuenta de eso muchos son protegidos por órganos del gobierno como el CONDEPHAAT, CONPRESP e IPHAN.

La gran parte de ellos son protegidos por el CONPRESP, el órgano caracteriza los edificios de la ciudad en 3 niveles, siendo NP- 1 ; NP-2 ; NP- 3. Cada uno de estos niveles significan el grado de protección del edificio. Abajo vamos a explicar lo que contempla cada uno de estos niveles, segundo las normativas del COMPRES del año de 1992.<sup>116</sup>

- NP – 1: Corresponde a edificios de excepcional interés histórico, arquitectónico o paisajístico, determinando su preservación integral.
- NP – 2: Corresponde a edificios de gran interés histórico, arquitectónico o paisajístico, determinando la preservación de sus características externas y algunos elementos internos que integran el proceso.
- NP – 3: Corresponde a edificios de interés histórico, arquitectónico, paisajístico o ambiental, determinando la preservación de sus características externas.

La gran parte de los edificios de *La Veinticinco* tienen un nivel de protección NP-2, por eso tenemos más flexibilidad en poder proponer estrategias y utilizarlos para proponer nuevos usos, siempre respetando las fachadas originales y manteniendo la estructura interna de cada uno. Estos edificios tienen todo el potencial estructural e histórico para poder regenerar y proporcionar grandes mejoras en el área.

---

116. Glossário de termos - Resoluções do Conpresp, São Paulo, 2007. Disponible en: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/conpresp/index.php?p=3815#preservacao> [Visto en el día 15/08/2019]



## 5.5 Edificios abandonados



104.

**Imagen 104-** Plano de edificios abandonados de La Veinticinco, 2019. Elaboración del autor.

*La Veinticinco*, sufre con el problema del abandono de diversos edificios vacíos en sus calles, observamos algunos que tienen una arquitectura tan relevante para la historia del lugar, pero que se encuentran en deterioro.

Edificios en altura, en su gran mayoría están con las ventanas rotas, con las fachadas deterioradas y algunos incluso sin cubiertas. Las tiendas que están en las plantas bajas de estos edificios, alquilan o simplemente ocupan las plantas superiores del edificio, para poder guardar los productos, dando un uso de trastero a los pisos.

Cerca del Mercado Municipal, hay muchas casas de planta baja, que antiguamente tuvieron un uso, pero hoy son utilizadas por los ambulantes que guardan o esconden productos de origen dudosa. Estos edificios, sin ningún uso o subutilizados acaban pasando una imagen negativa al barrio, además de ser un espacio que podría mejorar algunos de los problemas de vivienda y equipamientos en la región.

Al caminar por las calles con muchos edificios abandonados, la sensación es de inseguridad, porque la gente suele evitar pasar por estos lugares, ya en las calles con más movimiento de peatones, los edificios acaban siendo olvidados, muchos tienen cajas de papel tapando las ventanas.

Los que están protegidos por ser parte del patrimonio histórico, están en peor condición, ya que el gobierno no deja utilizar el edificio y tampoco son hechos mantenimientos en ellos.

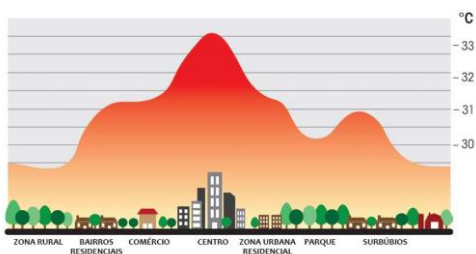
Con la utilización de estos edificios sería posible recuperar la historia y la identidad del barrio, y suplir muchas de las necesidades del barrio.

## 5.6 Áreas Verdes

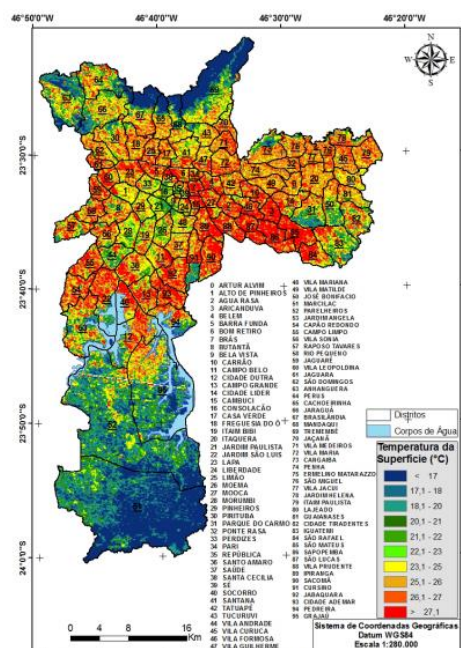
105.



**Imagen 105-** Plano de las áreas verdes  
cerca de La Veinticinco, 2019.  
Elaboración del autor.



106.



107.

**Imagem 106-** Ilha de calor em São Paulo. 2014. Karla Cunha. Fuente: Karla Cunha

**Imagem 107-** Diferentes temperaturas en la ciudad de São Paulo. 2016. BARROS, H. R.; LOMBARDO, M. A. Fuente: Jornal USP

Como vemos en ese plano que representa el área verde en *La Veinticinco*, al caminar por sus calles no encontramos ningún árbol para refrescar los miles de personas que allí caminan.

Eso puede explicar por qué la región central es considerada sofocante y la que más hace calor en los meses más cálidos, conocida como la isla del calor, el calor que hace en la zona puede llegar a ser 10 grados más cálido que en otros barrios de la ciudad que poseen más vegetación.

El fenómeno de la isla de calor es caracterizado por la grande diferencia de temperatura en áreas de una misma ciudad, en una zona que tienen mucha circulación de coches, edificios altos que bloquean el pasaje del viento, que tiene muchas áreas asfaltadas y cimentadas y pocas áreas verdes, suelen a tener una diferencia muy grande de temperatura.<sup>117</sup>

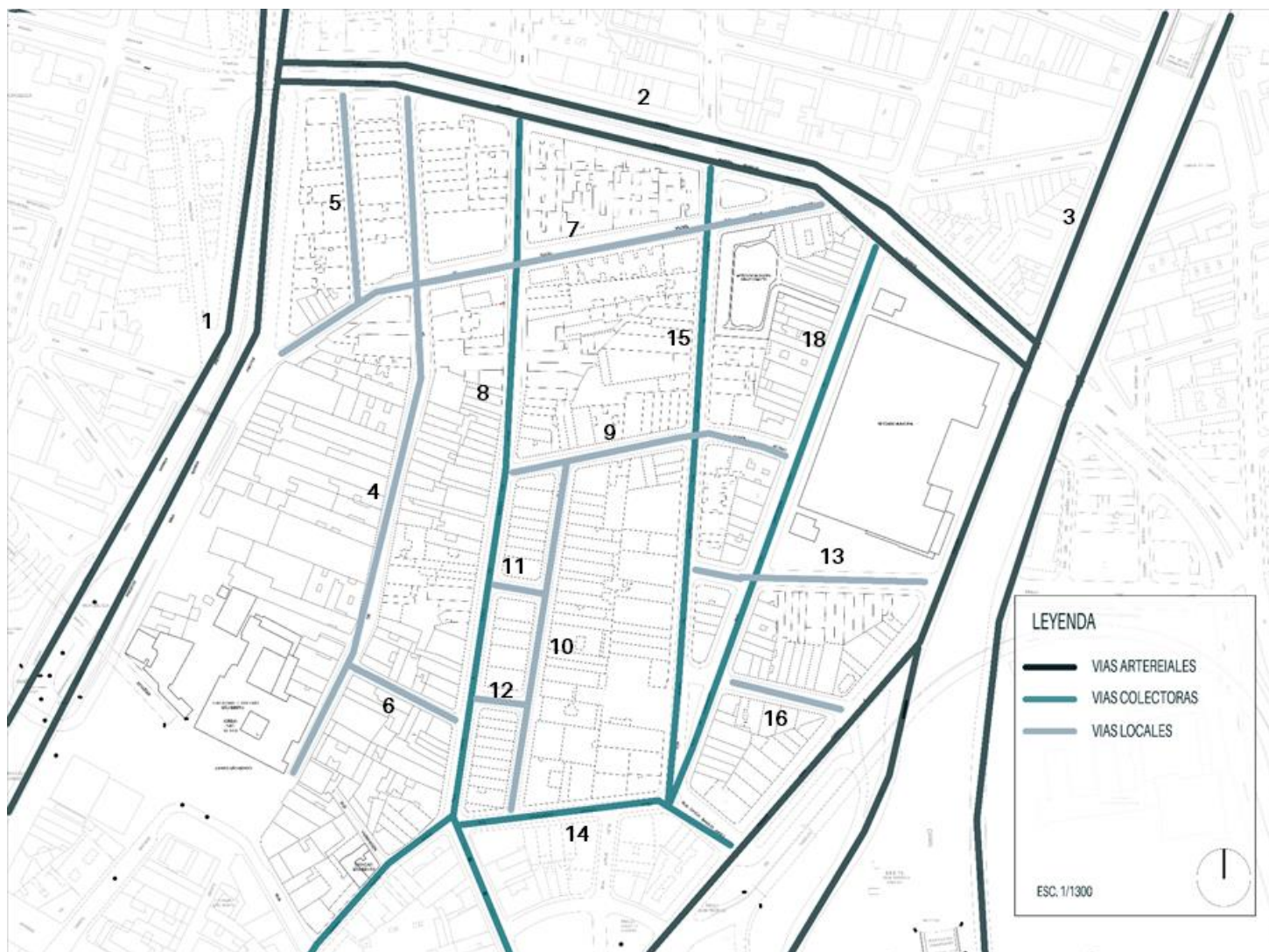
El cinturón verde que está en los bordes de *La Veinticinco*, son muy pequeños comparados a la cantidad de áreas asfaltadas en el centro, en el verano el área suele a ultrapasar los 39 grados, que es una temperatura que si no tienes una sombra para quedarse la gente puede sentirse mal.

Es necesario arborizar las calles donde tenga más gente pasando para que haya una protección natural contra el calor y para que el asfalto no pase una peor sensación térmica, y también las áreas verdes pueden mejorar la calidad del aire de la región central.

117. LOUREIRO, Tatiana. *Ilhas de Calor em São Paulo: Pontos quentes da cidade*. 2016. Disponible en: <https://super.abril.com.br/ideias/ilhas-de-calor-em-sao-paulo-pontos-quentes-da-cidade/> [Visto en el día: 22octubre 2019]

## 5.7 Sistema Viario

108.



**Imagen 108-** Plano del sistema viario de La Veinticinco, 2019. Elaboración del autor.

En *La Veinticinco* tenemos la presencia de vías arteriales que son formadas por las grandes avenidas, las colectoras que están representadas en las principales calles del interior de la zona, y las locales que conectan las calles de menos flujo a las vías colectoras.

Para un mejor conocimiento de los nombres de las calles que tenemos en el área de *La Veinticinco*, hemos numerado todas las vías para nombrarlas, ya que, en el siguiente capítulo, vamos a citar algunas en nuestras estrategias que vamos a proponer para la zona.

Vías Arteriales: 1- Avenida Prestes Maia

2- Avenida Senador Queirós

3- Avenida do Estado

Vías Colectoras: 8- Rua Vinte e Cinco de Março

14- Ladeira Porto Geral / Ricardo Jafet

15- Rua Barão de Duprat

18- Rua da Cantareira

Vías Locales: 4- Rua Florencio de Abreu

5- Rua Augusto Severo

6- Rua Varnhagen

7- Rua Carlos de Sousa Nazaré

9- Rua Comendador Alfonso Kherlakian

10- Rua Comendador Abdo Schahin

11- Rua Lucrecia Leme

12- Rua Virgínia Sales

13- Rua Comendados Assad Abdalla

16- Rua Doutor Itapurã de Miranda

## 5.8 El diseño de los sectores

109.



**Imagen 109-** Plano de los diferentes sectores de La Veinticinco, 2019. Elaboración del autor.

Para un mejor análisis de nuestra área, la hemos dividido en 4 partes de las cuales acreditamos tener características semejantes de utilización y ocupación. Las 4 partes vamos a denominar de:

- 1- Zona del Monasterio
- 2- Avenida Senador Queiroz
- 3- El corazón del área
- 4- Zona del Mercado

Esa división que hemos especificado, aunque haya algunas diferencias entre ellas, en la realidad de la vida cotidiana no se nota, la intención es especificar y conseguir expresar de cada espacio sus características para una mejor comprensión del lugar.

Todos las fotos y datos in situ que hemos hecho del área fue realizada en este mismo año, podemos tener la certeza que no hubo ninguna alteración significativa en relación a cambios urbanos hasta los días de hoy.

## 1 – Zona del Monasterio

Ese pedazo del área de estudio está ubicado donde sería el principio del área de estudio y de la ciudad.

El monasterio de São Bento podría representar a nuestra área como una de las puertas de llegada, ya que está en un punto de cruce del viaducto Santa Ifigenia, que conecta nuestra área con el centro nuevo, con la calle São Bento que viene del barrio de la Sé.

El cruce termina en una gran plaza del monasterio que es conocida como el Largo de São Bento, ese espacio recibe mucha gente de pasaje para ir al trabajo, de paseo en la ciudad y principalmente la gente que va a regresar a sus casas en metro después de las compras en la calle 25 de Março.

Ya en la Rua Florencio de Abreu, que sería el límite de ese sector con el número 3, podemos observar la arquitectura antigua que aún está presente en las casas abandonadas, incluso dos están en un estado de deterioro muy grande.

Hay algunos comercios en las plantas bajas, pero se nota muchos edificios abandonados, estacionamientos y coches aparcados en la calle, incluso hay personas que se aprovechan para ganar dinero ilegalmente para ciudad de los coches en la calle.

Esa calle es totalmente destinada al automóvil, ya que su anchura es bien grande mismo con los coches aparcados en los dos lados de la vía. En la visita hecha fue posible contabilizar 97 coches aparcados en la calle, además de muchas motocicletas que tienen un espacio reservado a lo largo de la calle, ese número se va disminuyendo al empezar oscurecer, lo que genera una calle vacía por la noche.

Encontramos también restos de alimentos, algunos embalajes de productos tirados en la calle, mucha basura acumulada, que al pasar del día va creciente y por la falta de limpieza va dejando una sensación de un espacio abandonado y sucio.



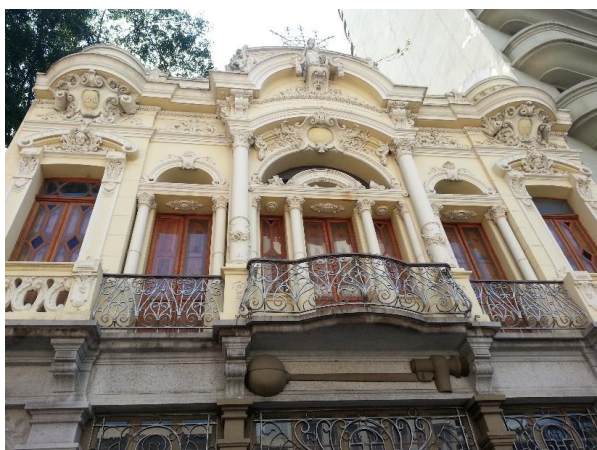
Hay una mezcla de tipologías de edificios en esta zona, muchas naves antiguas que hoy sirven como estacionamientos, algunas plantas bajas, de dos pisos e incluso edificios de más altura, en estos algunos están vacíos o sirviendo como trasteros, pero en otros tenemos algunos estudios y oficinas que aún siguen funcionando.

Al caminar por la calle, sentimos que la historia que conocemos sobre ella es un poco olvidada en estos momentos, podemos observar mucha arquitectura histórica, patrimonio de la ciudad que va se deteriorando. La sensación es que la calle es un gran estacionamiento público para las personas que trabajan o van de compras en las otras calles del área.



110.

**Imagen 110-** El Largo de São Bento, 2019.  
Foto del autor.



111.



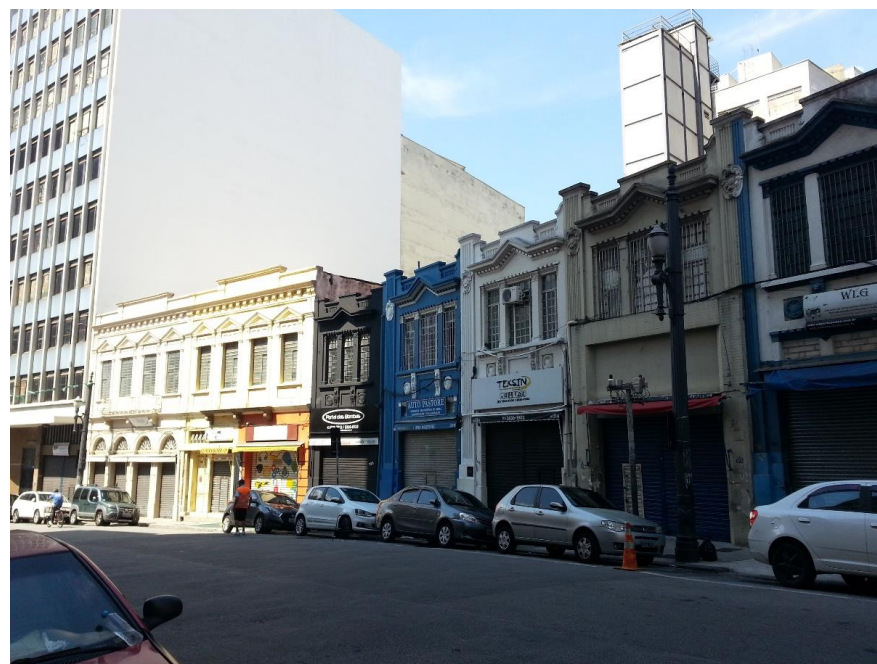
112.

**Imagen 111-** A casa da Boia,  
2019.  
Foto del autor.

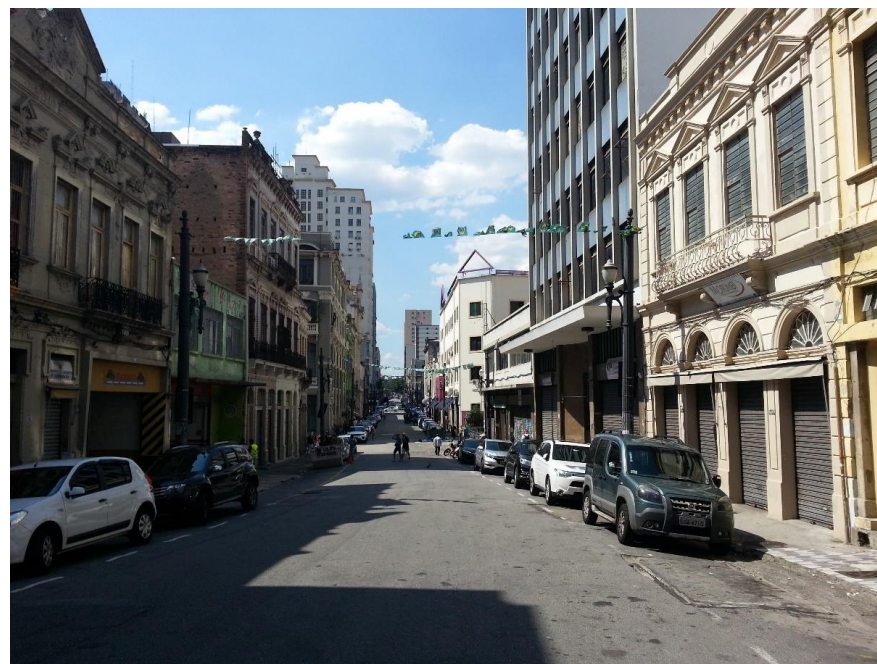
**Imagen 112-** La falta de  
mantenimiento en la Rua  
Florencio de Abreu 2019.  
Foto del autor.

**Imagen 113-** Edificios  
históricos abandonados, 2019.  
Foto del autor.

**Imagen 114-** Coches aparcados en  
la Rua Florencio de Abreu, 2019.  
Foto del autor.



113.



114.

## 2 – Avenida Senador Queiroz

179

Con edificios de gran altura en la avenida Senador Queiroz, ese sector tiene algunos habitantes que viven en estos edificios. Se nota una diferencia en relación al restante de nuestra área, eso se debe por el motivo de que ese pequeño espacio abriga gente que vive allí, los trabajadores que pasan y trabajan en los estudios y oficinas en la avenida y también por ser un área con muchos restaurantes y cafés para la gente.

Los cafés y los restaurantes se encuentran en la planta baja de los edificios residenciales y mixtos de la avenida senador Queiroz, en las calles hacia dentro encontramos algunos comercios y algunos estacionamientos. Hay algunos ambulantes que aún venden sus mercancías en la avenida, sin embargo, por la acera de esa avenida ser muy ancha, no molesta los peatones que pasan por allí.

Por la noche por cuenta de los bares y café en la avenida, hay un movimiento de personas en ese sector que se diferencia del corazón de nuestra área que es estrictamente comercial. Eso hace con que ese pedazo tenga una relación más amigable para las personas y se nota que no hay la sensación de abandono, sino un espacio con vida nocturna.

La avenida también sirve de entrada al área, ya que los coches que vienen de la Avenida do Estado entran en la Senador Queiroz para ir al centro nuevo de la ciudad o entrar en las calles de nuestra área para aparcar en los estacionamientos.

En el interior de las manzanas, encontramos diferentes edificios históricos, que también sirven como comerciales, pero se nota que no tienen mantenimiento, y que las personas no tienen ningún interés en preservar el lado externo del edificio, solamente vender sus productos con el precio más bajo.



115.



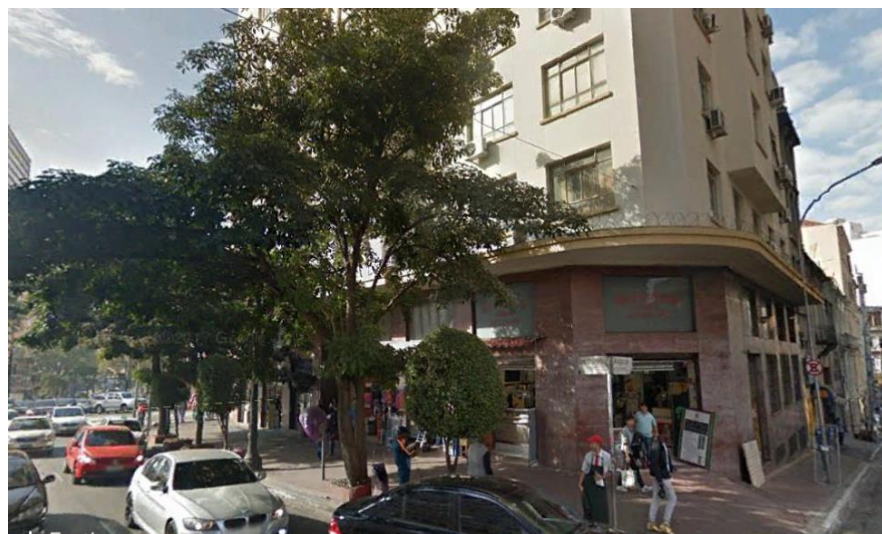
116.

**Imagen 115-** Estacionamiento en altura en La Veinticinco, 2019.  
Foto del autor.

**Imagen 116-** Fachadas de las tiendas deterioradas y pisos superiores abandonados en La Veinticinco, 2019.  
Foto del autor.

**Imagen 117-** Bar y edificio residencial en la Avenida Senador Queiroz, 2019.  
Foto del autor.

**Imagen 118-** Ambulantes vendiendo sus productos en la Avenida Senador Queiroz, 2019.  
Foto del autor.



117.



118.

### 3 – El corazón del área

Ese sector de la calle 25 de marzo, que podemos decir que es el corazón del área, es caracterizada principalmente por las actividades de los establecimientos destinadas a la venta de productos electrónicos, de vestuario y diversos productos de hogar por un precio más barato. También, es donde se concentra un gran número de personas en busca de productos y de ambulantes que montan sus barracas para vender los productos que en su gran mayoría son falsificados.

Las tiendas ocupan las diferentes tipologías del sector, desde edificios de una planta, donde el bajo es comercial y arriba sirven como trastero, hasta edificios con más de 5 plantas donde todos los pisos son comerciales o abandonados destinados a ser un trastero gigante.

Durante el día, miles de personas compiten por un espacio en la calle para caminar, además de tener que desviar de los coches que suelen pasar en la calle para entregar las mercaderías a las tiendas, ya que muchas no tienen muelles. Al pasar en las calles, se puede ver en algunos momentos del día, cajas apiladas en la acera para que los funcionarios lleven para dentro de las tiendas.

En la calle Comendador Abdo Schahin paralela a la 25 de marzo, los camiones de las tiendas aparkan en las aceras, esperando el horario para salir de entrega o de volver a casa, ese punto se tornó un aparcamiento de camiones ya que hay muchos fondos de las tiendas de la 25 en esta calle y poca gente camina en ella, sin embargo en el horario del almuerzo, la calle gana más vida con la gente que va a comer en los restaurantes árabes que se encuentran en esa calle.

Las manzanas de las calles están todas ocupadas, los patios son utilizados como galerías internas, sin tener en cuenta su ventilación e iluminación. Al entrar en algunas de esas galerías, se nota que están iluminadas exclusivamente a través de iluminación artificial, hecho que compromete también el confort térmico de dichos espacios, convirtiéndose en estancias insalubres para los trabajadores y visitantes. Sin embargo, hay algunos raros interiores de manzanas que sirven como pasaje e iluminación, aunque no dispongan de vegetación y árboles, deficiencia notada también en todas las calles de nuestra área.

En la calle Barão de Duprat, también es muy grande el movimiento de peatones y coches, eso se da por los shoppings y galerías que tienen pisos con tiendas de electrónicos. En la calle los coches pueden aparcar en las dos aceras, vemos todos los días una cantidad incontable de motocicletas y coches aparcados en ella. Se nota que la calle originalmente tenía dos carriles, pero la realidad es que pasa uno por lo que la gente se ve obligada a caminar en la calle debido a la estrechez de las aceras.

Muchos son los edificios históricos en el corazón del área, muchos degradados y sin un uso específico, los pisos superiores de las plantas bajas se encuentran con los cristales rotos, con cajas de papel cerrando las ventanas y notamos que la falta de preocupación con el patrimonio es tan grande que en la calle Comendador Alfonso Kherlakian, hay edificios en que las ventanas están cerradas con ladrillos.

Todos los días miles de personas van caminar por esas calles, en busca de productos baratos y con mucha prisa de volver a casa, parece que los problemas urbanos del lugar no importan a la gente. Al preguntar a algunas personas como se sentían en las calles, principalmente en la parte más comercial de nuestra área, nos dicen que van a comprar los productos que les hacen falta y luego quieren volver a casa por la inseguridad de permanecer por mucho tiempo con sus compras en manos.

119.



**Imagen 119-** Coches y peatones en la Rua 25 de Mazro, 2019.  
Foto del autor.

120.



**Imagen 120-** Tiendas y edificios históricos en la Rua 25 de Março, 2019.  
Foto del autor.



121.

**Imagen 121-** Único interior de manzana en la Rua 25 de Março, 2019  
Foto del autor.



122.

**Imagen 122-** Edificio histórico con las ventanas tapadas en La Veinticinco, 2019  
Foto del autor.



## 4 – Zona del Mercado

El último sector de nuestra área, es la parte del mercado municipal de São Paulo, que está ubicado junto a la Avenida do Estado y la Avenida Senador Queiroz. En ese pedazo ya podemos encontrar muchos estacionamientos para las personas que buscan ir al mercado puedan aparcar, ya que el estacionamiento del mercado está siempre lleno y no tiene una seguridad por estar abierto a la calle.

Al alrededor del mercado hay muchos edificios vacíos y que parecen estar abandonados, sin embargo, durante el día vemos que los ambulantes que venden sus productos en la calle, guardan sus productos en estos trasteros que se abren hacia la calle.

Las calles cerca del mercado están siempre llenas de basura como restos de comida, embalajes de productos, que van se acumulando durante el día. También, la basura del mercado se encuentra al aire libre, a pocos metros de una de las entradas del mercado, lo que resulta en un olor muy fuerte y desagradable.

Las dos manzanas debajo del mercado, es la parte más complicada del área, donde encontramos en los primeros edificios, depósitos de frutas y verduras del mercado, y mas abajo en el área conocida como Parque Dom Pedro II, hay un mercado paralelo que funciona sin ninguna fiscalización.

La falta de limpieza y mantenimiento de esa parte del barrio, resulta en un área peligrosa y que mucha gente evita pasar allí, incluso los coches que pasan en la Avenida do Estado, al parar en el semáforo por la noche, cierran los vidrios o pasan en el rojo por la inseguridad que el área pasa a las personas.

Al atardecer los alrededores del mercado se quedan vacíos, la gente empieza a marcharse para sus casas, el ruido que había en las calles da espacio a unos cantos callejeros que mantienen la tradición de los antiguos bohemios paulistas, de cantar en la calle. Las basuras se tornaron montañas a la espera del servicio de limpieza del ayuntamiento, las cajas de madera del mercado que servían de una forma improvisada

para guardar espacio en la calle para aparcar los coches por la mañana, se encuentran tirados y olvidados.

Nuestra área al encender las luces de los postes de iluminación de la ciudad, es un lugar diferente, vacío, sin vida. El mercado cerrado, las tiendas cerradas, encontramos algunos camiones que pasan la noche aparcados en las calles, pero no hay vida urbana, los pocos habitantes no salen de los edificios, es un barrio silencioso y intimidador, a la espera de los primeros comerciantes antes del nacer del sol.

123.



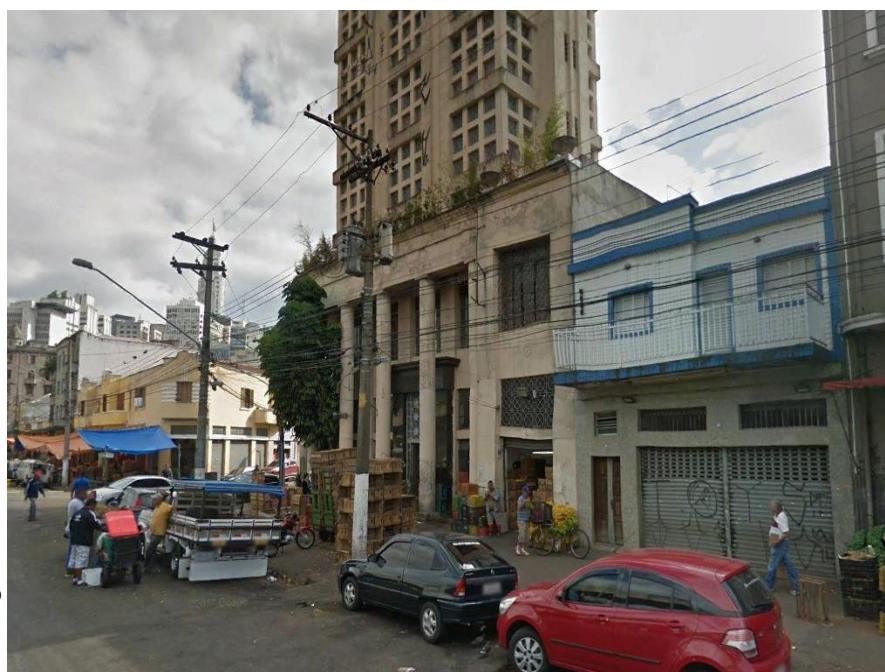
**Imagen 123-** Estacionamiento derecho del Mercado Municipal de São Paulo, 2019  
Foto del autor.

124.



**Imagen 124-** Punto focal y de entrada para el barrio, 2019  
Foto del autor.

125.

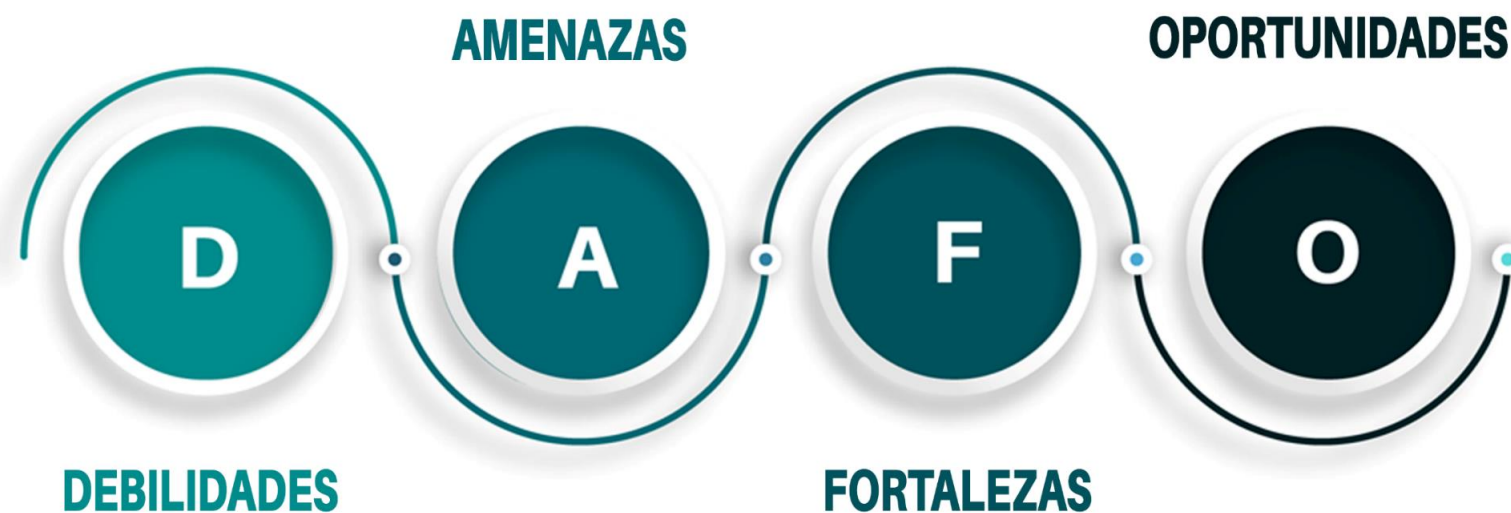


**Imagen 125-** Edificio histórico en altura abandonado y sirviendo de trastero del Mercado , 2019  
Foto del autor.

## Análisis DAFO

Tras todo el análisis de cada sector de *La Veinticinco* y conociendo mejor el espacio, hemos realizado un diagnóstico, el análisis D.A.F.O. en busca de poder tener un listado de todos los factores positivos y negativos del espacio, para una mejor precisión en el momento de proponer estrategias para *La Veinticinco*.

El diagnóstico se ha realizado a partir del recogido que fue hecho en la zona en ese mismo año, de las conclusiones que sacamos de los análisis anteriores, de algunas entrevistas hechas en el área y de gente que suele a ir al centro de São Paulo.



## DEBILIDADES

- DEGRADACIÓN DEL PATRIMONIO HISTORICO Y NATURAL, EDIFICIOS HISTORICOS SIN MANTENIMIENTO
- EDIFICIOS EN ALTURA SIN USOS ESPECIFICOS O ABANDONADOS
- LOS INTERIORES DE MANZANAS SON UTILIZADOS PARA EL USO COMERCIAL
- BARRIO CON SIGNOS DE DEGRADACIÓN URBANA, ACERAS Y VIÁS SIN MANTENIMIENTO.
- FALTA DE ÁREAS VERDES EN EL INTERIOR DEL BARRIO
- FALTA DE VIVIENDAS GENERANDO BAJA MIXTIFICACIÓN DE USOS
- FALTA DE EQUIPAMIENTOS TERCARIOS PARA LOS HABITANTES

## FORTALEZAS

- LA ZONA ESTA EN EL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD.
- PERTENECE AL CENTRO HISTÓRICO
- BIEN DE RELEVANCIA LOCAL ( MERCADO MUNICIPAL DE SÃO PAULO)
- ALTA MIXTIFICACIÓN SOCIAL TODOS LOS DIAS EN LAS CALLES
- CERCANÍA A EDIFICIOS DE INTERÉS HISTORICOS
- IMPORTANTE NUDO DE COMUNICACIÓN (METRO Y AUTOBÚS)

## AMENAZAS

- PATRIMONIO HISTORICO DEGRADADO Y MUCHOS SIN USO
- INSEGURIDAD EN LOS BORDES Y EN CENTRO DE LA ZONA
- RIESGO DE INUNDACIONES
- LAS GRANDES AVENIDAS QUE GENERAN UN AISLAMIENTO DEL BARIO
- FALTA DE EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS
- LOS AMBULANTES CIERRAN LAS CALLES PARA VENDER SUS PRODUCTOS
- MUCHA CONCENTRACIÓN DE COCHES APARCADOS EN LA CALLE

## OPORTUNIDADES

- REHABILITACIÓN DE EDIFICIOS EN ALTURA QUE SE ENCUENTRAN ABANDONADOS, GARANTIZANDO UN NUEVOS USOS PARA LA ZONA
- APROVECHAR LOS ESPACIOS ABIERTOS Y LIBRES DE GRAN DIMENSIÓN PARA SUPLIR LA FALTA DE ESPACIOS VERDES
- CONECTAR EL ÁREA CON LOS BARRIOS HISTORIOS CERCANOS
- EL MERCADO MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- EDIFICIOS HISTÓRICOS PUEDEN SER UTILIZADOS PARA SEREN OFICINAS CULTURALES
- LA CERCANÍA CON EL RIO TAMANDUATEÍ
- ÁREAS VERDES FORMANDO UN CINTURÓN AL ALREDEDOR DE NUESTRA ÁREA.



# CAPITULO 6

ESTRATEGIAS PROYECTUALES



## 6.1 Las Directrices

193

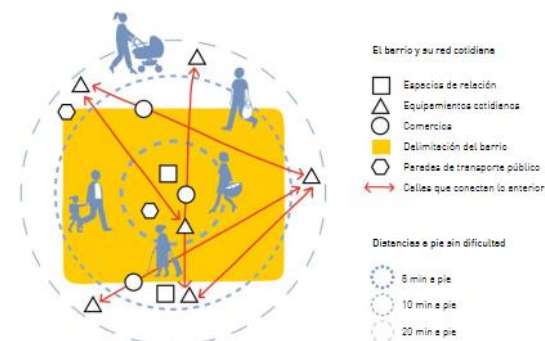
Desde el principio de la investigación, hemos dicho que el objetivo de esta pesquisa es el análisis de un sector del centro histórico de São Paulo, donde escogemos el área que cariñosamente hemos nombrado de Veinticinco, para realizar un estudio histórico que nos llevaría a entender sus problemas y necesidades, además fue hecha un análisis real del medio físico, de la vida social y de todos los eventos que ocurren actualmente en el barrio.

Nuestra visión en *La Veinticinco* es mantener la raíz comercial del área, sin embargo, generar nuevos usos como viviendas, supermercados, y oficinas culturales en los edificios degradados y abandonados, para que pudiera haber un equilibrio de usos en el barrio, posibilitando que la gente pueda vivir con calidad. Rehabilitar los edificios vacíos con viviendas y los equipamientos necesarios para ellos y crear espacios de relaciones y áreas verdes en los espacios vacíos y olvidados del área.

Para Jane Jacobs los barrios, [...]necesitan una muy densa y muy intrincada diversidad de usos que se apoyen mutua y constantemente, tanto económica como socialmente.”<sup>116</sup>

Es necesario que estas actividades estén conectadas en el barrio, para que la gente que vive en la zona pueda hacer el máximo de tareas caminando. Las calles necesitan tener actividades en que las tornen útiles y no un espacio que sirve de estacionamientos.

Algunos problemas son evidentes al caminar por las calles, como el estado de degradación de los edificios, los edificios vacíos, el conflicto entre los coches y los peatones, etc. Esas son algunos retos que nuestras estrategias intentará presentar soluciones objetivas y satisfactorias.



126.

**Imagen 126-** La red cotidiana de un barrio. Ciocoletto, Adriana.2014.  
Fuente: Espacios para la vida cotidiana

118. JACOBS, Jane. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. 2011. Pág. 40

	Calidad del entorno físico	
	Baja	Alta
Actividades necesarias	●	●
Actividades opcionales	•	●●●
Actividades 'resultantes' (sociales)	•	●

127.

**Imagen 127-** Actividades que se desarrollan en relación al grado de la calidad del espacio público. Gehl, Jan, 2006. Fuente: La humanización del espacio urbano.

Además, es necesario mejorar su imagen, valorizando los edificios históricos, mejorando las vías y aceras, aprovechando los espacios vacíos para suplir la falta de áreas verdes y como consecuencia generando interacciones sociales. Todo eso para que *La Veinticinco* sea una zona de permanencia y de cualidad urbana.

Jan Gehl, dice en su libro *La humanización del espacio urbano*, que existen tres actividades que ocurren en el espacio público: las actividades necesarias, las opcionales y las sociales. Pero si el espacio público no es de calidad, solo serán realizadas las actividades necesarias, ya que la gente es obligada a realizar y no tienen opción.<sup>119</sup>

Eso es que encontramos en *La Veinticinco*, aunque la gente vaya de compras en las calles de la región, muchos son dueños de tiendas de otros lugares de la ciudad y tienen que ir a comprar productos en la zona. Pero por la falta de calidad del espacio público, no hay niños jugando en las calles, gente desarrollando relaciones con las personas. La gran parte de las personas o trabajan en las tiendas o están pasando para realizar sus actividades necesarias.

Otros problemas muy evidentes para las personas que frecuentan el espacio, pero no menos importante que los anteriores, y que también tienen que ser considerados en la hora de plantear las estrategias, son el aislamiento del barrio por cuenta de las grandes avenidas, las personas que viven en la calle del barrio por no tener una casa, mientras gran parte de los edificios están abandonados, y también la falta de equipamientos urbanos.

Para las estrategias llevaremos en consideración, los objetivos y directrices establecidos por el ayuntamiento de São Paulo en el “*Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras de 2016*”, ya que el ayuntamiento también tiene una visión de lo que pasa allí y lo que podría ser hecho para su mejora.

Pero no será solamente resolver esos problemas que nuestras estrategias buscan lograr en la veinticinco, a todo eso vamos añadir nuestra visión de cómo nos gustaría ver el barrio, una ciudad amable y amigable para la gente y para el medio ambiente. Donde pueda haber espacios de encuentros e interacción social, espacios para la que la gente pueda desarrollar diferentes

119. GEHL, Jan – *La humanización del espacio urbano*. 2006. Pág 19-21

actividades, y principalmente hacer con que el espacio se torne acogedor y que la gente se sienta segura en caminar por sus calles.

*“La vida entre los edificios es más importante y también más interesante de observar que cualquier combinación de hormigón coloreado y formas edificatorias impactantes”<sup>120</sup>*

Con la visión que tenemos para nuestra área y después de los análisis que hicimos, hemos desarrollado algunas directrices que vamos a seguir para desarrollar las estrategias en el siguiente apartado.

---

120. *Idem, Ibidem, Pág. 30*



VEINTICINCO

## DIRECTRICES

**1 - GARANTIZAR LA CONEXIÓN DE LA VEINTICINCO CON LOS BARRIOS CERCANOS:** ROMPIENDO LAS BARRERAS Y FACILITANDO LA CIRCULACIÓN DE LOS PEATONES AT TRAVÉS DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS Y LAS CALLES PEATONALES, LO QUE FACILITARÍA LA FLUIDEZ DEL CINTURÓN COMERCIAL ENTRE LOS BARRIOS CERCANOS.

**2- VALORIZAR Y PRESERVAR LOS EDIFICIOS Y EL PATRIMONIO HISTÓRICO:** PONER EN EVIDENCIA LA HISTORIA DEL BARRIO, LOS EDIFICIOS ANTIGUOS, LOS ESPACIOS PÚBLICOS, EL TRAZADO URBANO, GARANTIZANDO UN MUSEO DESCAMPADO PARA LA CIUDAD, DONDE LA GENTE PUEDA SABER EL VALOR DE LA VEINTICINCO.

**3 - MIXTIFICAR EL USO DE LA REGIÓN, REHABILITANDO LOS EDIFICIOS ABANDONADOS:** AUMENTANDO EL NUMERO DE VIVIENDAS EN LA REGIÓN, DONDE TANGAN UNA CALIDAD DE CONFORTO (ILUMINACIÓN, VENTILACIÓN Y ACÚSTICO) PARA TODAS LAS CLASES SOCIALES. TAMBIÉN, PLANEAR EQUIPAMIENTOS URBANOS DESTINADOS A LOS HABITANTES COMO SUPERMERCADOS, CENTRO DE SALUD, COLEGIOS, ETC.

**4 - PRESERVAR Y MODERNIZAR LA RAÍZ COMERCIAL DE LA CALLE 25 DE MARÇO:** PEATONALIZANDO LA CALLE PARA QUE LA GENTE NO TENGA QUE DIVIDIR ESPACIO CON LOS COCHES Y PROPONER UN HORARIO ESTRATÉGICO PARA LA ENTREGA DE LOS PRODUCTOS EN LAS TIENDAS. TAMBIÉN, EQUIPAR LA CALLE CON MOBILIARIO PÚBLICO, VEGETACIÓN, Y QUE LOS EDIFICIOS QUE TENGAN LAS PLANTAS SUPERIORES VACÍOS, PRIORIZAR EL USO PARA SERVICIOS Y DESPACHOS.

**5 - CREAR ESPACIOS PÚBLICOS Y PROMOVER EL USO DE LOS VACÍOS URBANOS:** CREANDO ESPACIOS EN LAS CALLES QUE SON POCOS UTILIZADAS Y QUE SUELEN ACUMULAR BASURA, TRANSFORMÁNDOLOS EN ESPACIOS PÚBLICOS CON VEGETACIÓN PARA LOS HABITANTES. ADEMÁS, RECUPERAR LOS VACÍOS URBANOS QUE SON UTILIZADOS COMO ESTACIONAMIENTOS DESCAMPADOS E INTERIORES DE MANZANAS, PARA UTILIZARLOS COMO EJES CONECTORES ENTRE CALLES O ESPACIOS DE CONVIVENCIA .

**6 - PRIORIZAR LOS PEATONES EN CALLES DE POCO TRÁFICO:** PEATONALIZANDO LAS CALLES DONDE SE ENCUENTRAN COCHES APARCADOS Y GARANTIZANDO UN ÁREA DE SOMBRA Y RESTAURANTES.

**7 - RECUPERAR EL PARQUE DOM PEDRO II Y CONECTARLO A LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE NUESTRA ÁREA:** RECUPERANDO EL ANTIGUO PROYECTO DEL PARQUE, DONDE PUEDA SERVIR DE ESPACIO PÚBLICO PARA LA CIUDAD CONECTÁNDOLO A LAS NUEVAS ÁREAS VERDES DE LA ZONA Y CON LOS BARRIOS ALREDEDOR, ADEMÁS DE CONTRIBUIR PARA DISMINUIR EL RIESGO DE INUNDACIONES EN LA REGIÓN. TAMBIÉN, APORTARÁ PARA AYUDAR A LIMPIAR EL RÍO TAMANDUATEÍ, Y CON LA INSTALACIÓN DE UN ECOPUNTO PODRÁ RECICLAR TODA LA BASURA PRODUCIDA EN LA VEINTICINCO.

**Imagen 128-** Directrices para La Veinticinco.  
Elaborado por el autor.

Vamos a pensar en las estrategias basadas en las directrices que desarrollamos de acuerdo a las necesidades que hemos identificado en *La Veinticinco*. Cada directriz tiene como objetivo dar una alternativa para un determinado problema.

Sin embargo, al dar solución para una determinada área, esa puede contribuir para complementar otra directriz, por eso en las fichas de las estrategias para *La Veinticinco*, hay directrices que se mezclan.

Las estrategias buscan dar soluciones para el espacio público y urbano del área, como la conexión de los espacios públicos, la creación de nuevas áreas verdes para el barrio, además de pensar en los edificios históricos y sin usos.

Los edificios históricos y abandonados fueron elegidos y se ha propuesto un uso de acuerdo a sus características y la posibilidad de cambiar su uso. Ya los espacios destinados al público, fueron elegidos a partir del tamaño de las áreas y de su utilización diaria. Incluso, algunos estacionamientos fueron elegidos, por la cantidad existente ya ser suficiente para aparcar los coches.

Las estrategias fueron pensadas teniendo en cuenta las características históricas y los cambios que el trazado urbano sufrió durante los años. Por ello fue fundamental el estudio anterior de la historia y del desarrollo morfológico de *La Veinticinco*.

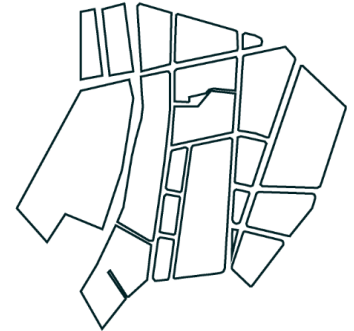
**ESTRATEGIAS**

# Estrategias

199

## Veinticinco

### DIRECTRICES 1 , 4 , 6.



#### CONDICIÓN ACTUAL

LA PRINCIPAL CALLE COMERCIAL DE LA CIUDAD SE ENCUENTRA EN UN ESTADO CON SIGNOS DE ABANDONO, COCHES DISPUTAN ESPACIO CON LOS MILES DE PEATONES DIARIOS QUE VISITAN LA CALLE EN BUSQUEDA DE PRODUCTOS. LA FALTA DE MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS Y DE LOS EDIFICIOS HISTORICOS CON LAS PLANTAS BAJAS COMERCIALES, LOS AMBULANTES QUE VENDEN LOS PRODUCTOS EN LAS CALLES, LAS MONTAÑAS DE BASURA EN LAS ESQUINAS Y LOS MUCHOS EDIFICIOS ABANDONADOS ACABAN DESVALORIZANDO LA CUNA DE LA CIUDAD. ADEMÁS, LAS GRANDES AVENIDAS GENERAN UNA BARRERA FISICA ENTRE LA VEINTICINCO Y LOS BARRIOS CON LA MISMA RAIZ COMERCIAL, QUE RESULTA EN UN AISLAMIENTO DE LA ZONA.

#### DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATÉGIA

PARA ESA ESTRATÉGIA PENSAMOS EN PEATONALIZAR LA CALLE 25 DE MARZO PARA QUE LOS PEATONES PUEDAN CAMINAR TRANQUILOS EN ELLA, YA QUE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LAS ACERAS NO COMPORTAN LA CANTIDAD DIARIA DE PERSONAS QUE TIENEN QUE IR A LA VÍA Y PREOCUPARSE EN DESVIAR DE LOS COCHES. LA INTENCION ES MANTENER LA RAIZ COMERCIAL DE LA CALLE, SIN EMBARGO ES NECESARIO UNA RENOVACIÓN DE LOS ESPACIOS Y UN EQUILIBRO DE USOS. PENSANDO EN ELLO, HEMOS SELECCIONADO EDIFICIOS EN ALTURA EN LA CALLE, QUE SE ENCUENTRAN VACÍOS O COMO TRASTEROS PARA LAS TIENDAS DE PLANTA BAJA, PARA DESTINARLOS A UN USO CORPORATIVO, PARA QUE EL COMERCIAL Y EL CORPORATIVO PUEDAN MEZCLARSE.

LA CALLE COMENDADOR ABDO SCHAHIN ES UN APARCAMIENTO DESCUBIERTO QUE PODRÍA SERVIR COMO UNA CALLE PEATONAL DE APOYO A LA 25 DE MARÇO (DONDE SE HALLAN MUCHOS RESTAURANTES ÁRABES). LA PEATONALIZACIÓN PODRÍA GENERAR UN ESPACIO DE TERRAZAS Y RELACIONES PARA LOS VISITANTES DEL BARRIO Y PARA LOS TRABAJADORES DE LOS DESPACHOS Y OFICINAS DE LOS EDIFICIOS REHABILITADOS. SELECCIONAMOS TAMBIÉN EDIFICIOS CON CARACTERÍSTICAS RESIDENCIALES PARA DEVOLVER SU USO ORIGINAL, YA QUE SE ENCUENTRAN EN LAS MANZANAS SUPERIORES DE LA CALLE, DONDE YA NO HAY TANTA GENTE Y CON UN BUEN PROYECTO DE REHABILITACIÓN PODRÍAMOS GARANTIZAR CONFORTO.

PENSAMOS EN DESTINAR LA LADEIRA PORTO GERAL Y LA CALLE BASILIO JAFET COMO UNA CALLE "MUELLE", DONDE POR LA NOCHE LOS CAMIONES PUEDEN APARCAR PARA LLEVAR LOS PRODUCTOS PARA LAS TIENDAS, LO QUE FACILITARÍA EL PROBLEMA DEL FLUJO DE PEATONES QUE AHORA PUEDEN CRUZAR LAS CALLES Y LAS ÁREAS VERDES CREADAS PARA HACER EL CONOCIDO CAMINO COMERCIAL, QUE ES LA CONEXIÓN DE LOS BARRIOS DEL BRÁS, BOM RETIRO, SANTA IFIGENIA Y SÉ.

ESQUEMA DE LA ESTRATEGIA



129. Imagen 129- Estrategias para las directrices 1,4 y 6 en el barrio de La Veinticinco. 2019. Elaborado por el autor.



# Estrategias

201

## Veinticinco

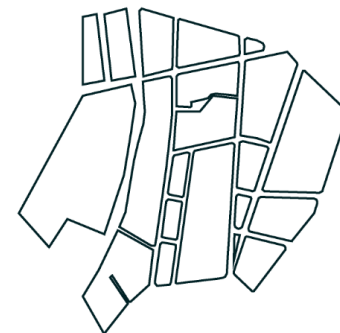
### DIRECTRIZ 2

#### CONDICIÓN ACTUAL

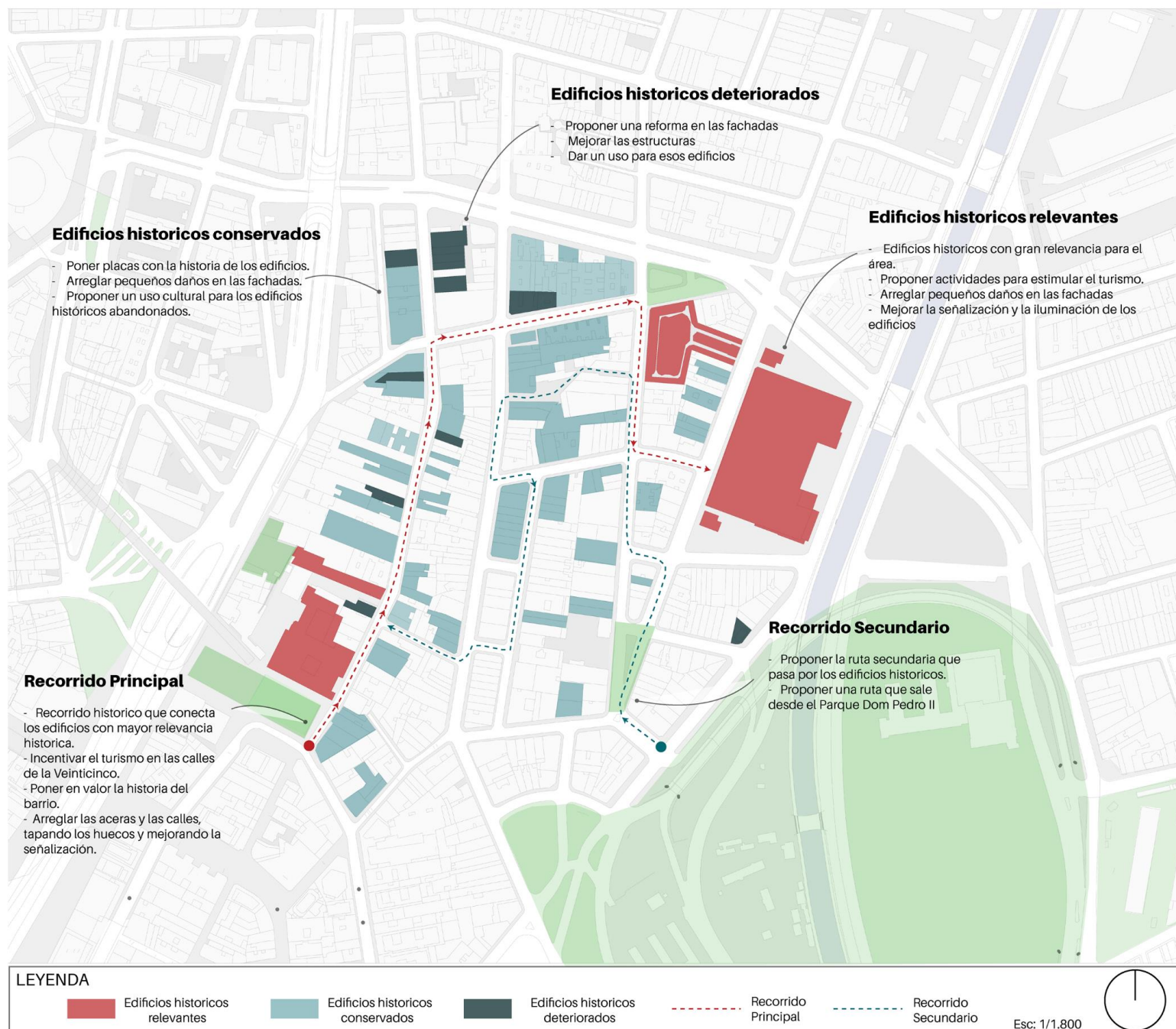
MUCHOS DE LOS EDIFICIOS PROTEGIDOS Y CON GRAN VALOR HISTÓRICO PARA LA VEINTICINCO SE ENCUENTRAN EN MAL ESTADO DE CONSERVACIÓN, INCLUSO ALGUNOS ESTÁN ABANDONADOS Y SE PUDIENDO A LOS OJOS DE LA GENTE. LOS EDIFICIOS CON MÁS RELEVANCIA COMO EL MERCADO MUNICIPAL Y EL MONASTERIO DE SÃO BENTO NO TIENEN MUCHO MANTENIMIENTO, LO QUE ACABAN SE MESCLANDO CON EL ENTORNO Y SIENDO OLVIDADOS. LAS CALLES Y LOS TRAZADOS URBANOS ANTIGUOS ACABAN SIENDO LA BASURA DEL BARRIO, YA QUE TODOS LOS RESIDUOS QUE SE VAN PRODUCIENDO DURANTE EL DÍA, ACABAN EN SUS LAS ESQUINAS . LAS CALLES NO TIENEN MANTENIMIENTO Y LAS ENTRADAS DEL BARRIO SON APARCAMIENTOS DESCUBIERTOS, QUE RESULTA EN UNA SENSACIÓN DE ABANDONO E INSEGURIDAD.

#### DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATÉGIA

PARA ESA ESTRATEGIA HEMOS DESTACADO LOS EDIFICIOS DE MAYOR RELEVANCIA HISTÓRICA DEL ÁREA, ELLOS PUEDEN SER LOS EDIFICIOS PRINCIPALES DEL RECORRIDO HISTÓRICO QUE PLANTEAMOS EN LAS ESTRATEGIAS, GENERANDO UN TURISMO Y UNA MEJORA DE LA ECONOMÍA PARA LA VEINTICINCO, QUE PODRÍA SER APLICADA EN EL MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS Y DE LOS EDIFICIOS. LOS RECORRIDOS PARTIRÍAN DE LAS DOS ENTRADAS DEL BARRIO, UNA QUE SALE DEL MONASTERIO DE SÃO BENTO Y EL OTRO EN LA LLEGADA DEL PARQUE DOM PEDRO II. ADEMÁS, DESTACAMOS LOS EDIFICIOS HISTÓRICOS EN SU GRADO DE CONSERVACIÓN, EN LOS QUE ESTÁN MEJOR CONSERVADOS, UNA PINTURA Y UNOS PEQUEÑOS ARREGLOS EN LAS FACHADAS, SERIA SUFICIENTE PARA QUE ESTÉN LISTOS PARA RECIBIEREN UN NUEVO USO. YA EN LOS EDIFICIOS CON PEOR ESTADO DE CONSERVACIÓN, SERÍA NECESARIO UNA RECUPERACIÓN DE LOS EXTERIORES E INTERIORES, SIN EMBARGO, ELLOS PUEDEN SER REFORMADOS YA PENSANDO EN EL USO QUE PUEDEN RECIBIR COMO EL RESIDENCIAL O DE SERVICIOS. CON LA RECUPERACIÓN DE LOS EDIFICIOS Y TRAZADOS HISTÓRICOS, PODRÍAMOS EQUILIBRAR EL USO COMERCIAL DE LA ZONA, A TRAVÉS DE PEQUEÑAS INTERVENCIONES DEPENDIENDO DEL GRADO DE CONSERVACIÓN DE ELLOS, ADEMÁS, CONSEGUIRIAMOS RECUPERAR LA HISTORIA Y LA IDENTIDAD DEL BARRIO.



ESQUEMA DE LA ESTRATEGIA



130. Imagen 130- Estrategias para la directriz 2 en el barrio de La Veinticinco. 2019. Elaborado por el autor.

## Veinticinco

### DIRECTRIZ 3

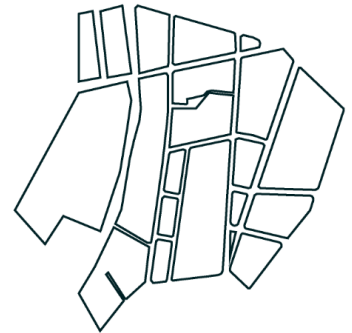
#### CONDICIÓN ACTUAL

LA VEINTICINCO ES UN ÁREA EXTREMADAMENTE COMERCIAL, QUE CARECE DE UN EQUILIBRIO DE USOS. ESA EXCLUSIVIDAD DE UN USO, HIZO CON QUE LA GENTE ABANDONASE EL ÁREA Y ACABÓ GENERANDO PISOS VACÍOS Y ABANDONADOS. ADEMÁS, POR NO TENER RESIDENTES ACABÓ SIENDO OLVIDADA DE EQUIPAMIENTOS, COMO SUPERMERCADOS, CENTROS DE SALUD, COLÉGIOS, ETC. POR ESOS MOTIVOS LA GENTE NO PIENSA VIVIR EN LA ZONA, LA TORNANDO INSEGURA Y SIN INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

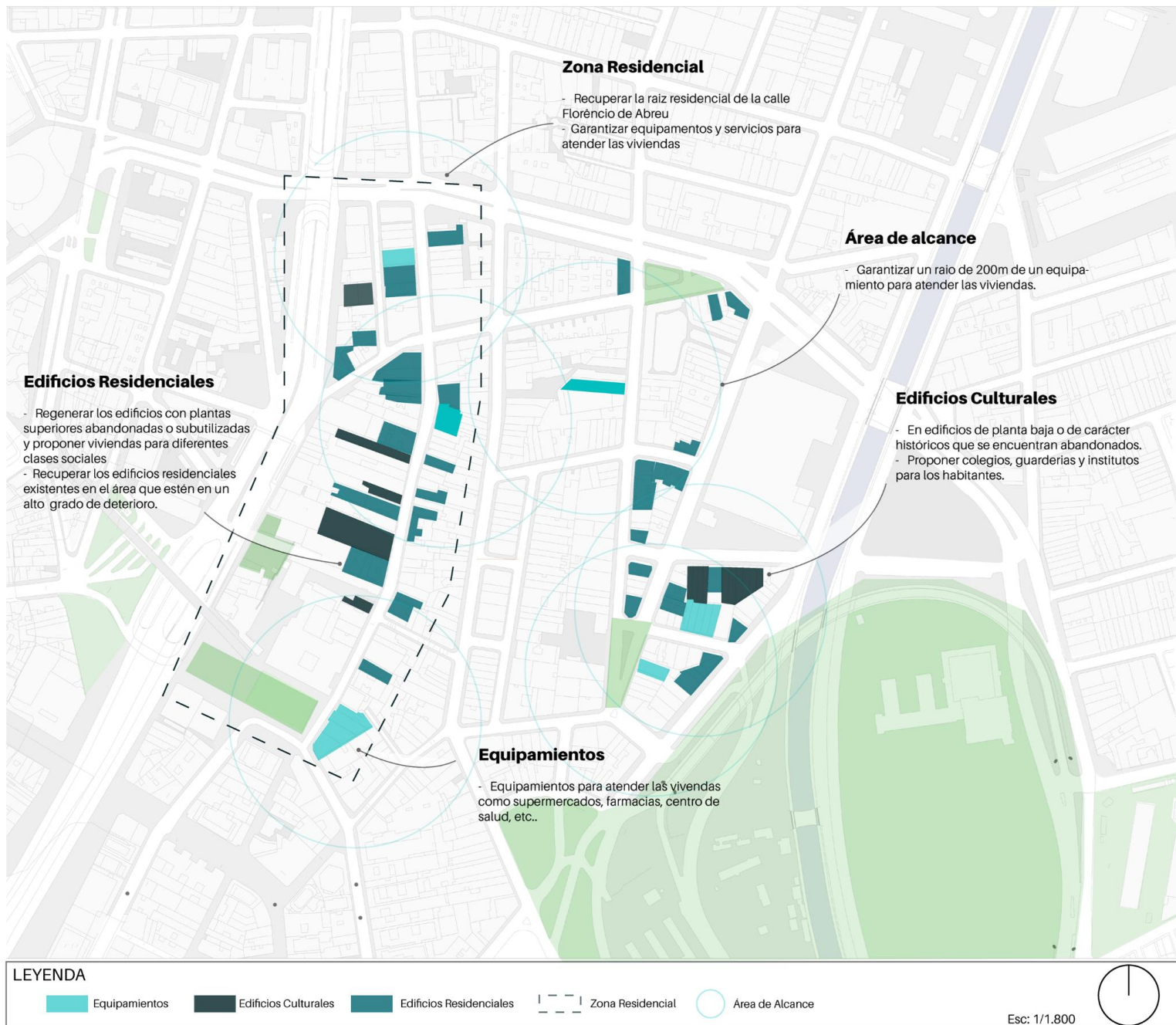
#### DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA

LA ESTRATEGIA PARA EL EQUILIBRIO DE LOS USOS DE LA VEINTICINCO, FUE APROVECHAR LOS EDIFICIOS EN ALTURA CON LAS CARACTERÍSTICAS RESIDENCIALES PARA PROPONER NUEVAS VIVIENDAS PARA DIVERSAS CLASES SOCIALES. POR LA HISTORIA DE LA VEINTICINCO DE ABRIGAR LAS CASAS DE LOS BARONES DEL CAFÉ EN EL SIGLO PASADO Y POR TENER MUCHOS EDIFICIOS CON LA CARACTERÍSTICA RESIDENCIAL, ELEGIMOS ESTA ÁREA PARA PROPONER LA MAYOR PARTE DE VIVIENDAS DE LA ZONA. AUNQUE, TAMBIÉN ENCONTRAMOS ALGUNOS PUNTOS ESTRATÉGICOS QUE PUEDEN SERVIR DE VIVIENDAS PARA NUEVOS RESIDENTES PARA EL ÁREA.

ADEMÁS, EN LAS NAVES ABANDONADAS Y EN ALGUNOS ESTACIONAMIENTOS, PROPONEMOS LA INSTALACIÓN DE EQUIPAMIENTOS BÁSICOS PARA ATENDER LOS NUEVOS HABITANTES, COMO SUPERMERCADOS, FARMACIAS, CENTRO DE SALUD, TODOS EN PUNTOS ESTRATÉGICOS QUE CUBREN UN ÁREA DE 200 METROS DE LA VIVIENDA MÁS LEJANA. EQUIPAMIENTOS CULTURALES COMO COLEGIOS, INSTITUTOS Y GUARDERÍAS TAMBIÉN FUERON PENSADOS EN GRANDES NAVES O EDIFICIOS QUE NO SON UTILIZADOS, GARANTIZANDO TODOS LOS SERVICIOS NECESARIOS PARA QUE LA GENTE PUEDA VIVIR EN LA VEINTICINCO Y ADEMÁS RESOLVIENDO LOS PROBLEMAS DE LA FALTA DE VIVIENDAS Y REHABILITANDO Y DANDO UN NUEVO USO A LOS EDIFICIOS HISTÓRICOS.



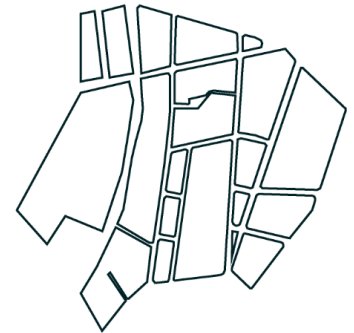
ESQUEMA DE LA ESTRATEGIA



131. Imagen 131- Estrategias para la directriz 3 en el barrio de La Veinticinco. 2019. Elaborado por el autor.

## Veinticinco

### DIRECTRICES 5 , 7



#### CONDICIÓN ACTUAL

HAY UNA FALTA DE ÁREAS VERDES EN LA REGIÓN DE LA VEINTICINCO, SUS CALLES TODAS ASFALTADAS Y CON EDIFICIOS DE DIFERENTES ALTURAS, EN LOS MESES MÁS CÁLIDOS LA TEMPERATURA SUELE SER DIEZ GRADOS MÁS QUE EN OTROS BARRIOS CON MAS VEGETACIÓN EN LA CIUDAD. LA ZONA MÁS VERDE CERCA DE LA ZONA ES EL PARQUE DOM PEDRO II, QUE SU PROYECTO ORIGINAL FUE DIVIDIDO AL MEDIO POR CUENTA DE LA AVENIDA DO ESTADO Y QUE ADEMÁS EN EL LADO DE LA VEINTICINCO CEDIÓ ESPACIO PARA LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES. SE NOTA QUE ESA PARTE DE LA REGIÓN ES LA MÁS DEGRADADA E INSEGURA. NO ES SOLO LAS ÁREAS VERDES QUE FALTAN EN LA VEINTICINCO, TAMBIÉN NO ENCONTRAMOS ESPACIOS PÚBLICOS QUE DESARROLLEN INTERACCIONES SOCIALES Y CALIDAD DEL ESPACIO URBANO, RESULTANDO EN UN ÁREA DE PASAJE Y NO DE PERMANENCIA .

#### DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATÉGIA

IDENTIFICAMOS LAS ZONAS QUE TENÍAN UN ESPACIO SATISFACTORIO PARA ABRIGAR LAS ZONAS VERDES EN LA ZONA, ESTAS ESTÁN UBICADAS EN LAS ENTRADAS Y SALIDAS DE LA VEINTICINCO. LA IDEA PRINCIPAL FUE DEVOLVER A LA CIUDAD EL PARQUE DOM PEDRO II, QUE CON LOS ANÁLISIS QUE HICIMOS DE LA HISTORIA DEL ÁREA, VIMOS QUE EL PARQUE NO ERA SOLO UN ESPACIO VERDE SINO TAMBIÉN, ERA UN CONECTOR ENTRE EL BARRIO DEL BRÁS Y DE LA VEINTICINCO. .

NUESTRA IDEA FUE CONECTAR LAS NUEVAS ÁREAS VERDES CON EL PARQUE DOM PEDRO II, CREANDO UN NUEVO CINTURÓN PARA LA VEINTICINCO, AUNQUE MÁS CERCA DE LA ZONA Y QUE SE CONECTA CON LAS NUEVAS VEGETACIONES DE LAS CALLES PEATONALES Y LAS DE ESPACIO PÚBLICO. .

ELEGIMOS PARA ESTAS ÁREAS DE ESPACIOS PÚBLICOS, ESPACIOS OCIOSOS QUE ACUMULAN BASURA, ESTACIONAMIENTOS DESCUBIERTOS QUE NO TIENEN UNA GRAN UTILIDAD PARA LA VEINTICINCO YA QUE EXISTEN MUCHOS EN DIFERENTES PUNTOS DE LA ZONA, E INTERIORES DE MANZANAS QUE PUEDEN SERVIR COMO UN ESPACIO DE PASAJE Y DE RELACIONES PARA EL BARRIO. .

EN ESTOS ESPACIOS, LA IDEA ES PROMOVER LA PERMANENCIA, LA INTERACCIÓN SOCIAL Y UNA CALIDAD DE ESPACIO PÚBLICO PARA LA GENTE, QUE RESULTARÍA EN UN BARRIO MÁS ALEGRE Y SEGURO .

CON LA CREACIÓN DE ESTAS ÁREAS VERDES Y ESPACIOS PÚBLICOS, RESOLVERÍAMOS EL PROBLEMA DE LA VEINTICINCO DE NO TENER UN ESPACIO DE SOMBRA PARA LAS PERSONAS Y PODRÍAMOS DESARROLLAR UNA NUEVA CARACTERÍSTICA PARA EL BARRIO, EL DE POSIBILITAR LAS RELACIONES SOCIALES. . . .

ESQUEMA DE LA ESTRATEGIA



132. Imagen 132- Estrategias para las directrices 5 y 7 en el barrio de La Veinticinco. 2019. Elaborado por el autor.



**CONCLUSIÓN**



La historia es una ciencia que analiza el desarrollo histórico, los acontecimientos y la cultura, uno de sus objetivos es comprender y rescatar los momentos marcantes de los periodos para el entendimiento del proceso de desarrollo. Desde el principio, el trabajo se basa en la historia de la ciudad de São Paulo, para comprender su extensión territorial hasta convertirse en una de las mayores metrópolis del mundo, y el momento en que el centro histórico sufre un abandono y olvido.

El trabajo, entonces, es un estudio de la junción de hechos y realidades que ocurrieron en la ciudad, para la comprensión de los problemas actuales de un pedazo del centro histórico que escogemos para el trabajo, *La Veinticinco*.

Al estudiar y conocer su espacio, pensamos diversas veces como sería posible que un área que recibe miles de personas todos los días en sus calles, esté en un estado de deterioro, con el patrimonio histórico siendo subutilizado o incluso pudriendo.

Sabíamos que, en un barrio ya consolidado, frágil y perteneciendo al centro histórico de la ciudad, teníamos que pensar en estrategias de pequeña escala, pero que podrían recuperar la historia del lugar y devolverlo a las personas y a la ciudad.

Pensamos que, con pequeñas estrategias de recuperación en el barrio podríamos aportar para el sector público una otra visión del barrio y una alternativa viable para que pudiera ser estudiadas en proyectos de desarrollo y recuperación del barrio. Además, se puede generar un “efecto parásito”, donde el ayuntamiento viendo que ha funcionado la estrategia en el centro histórico, busque adoptar en otros barrios de la ciudad, aunque cada barrio tenga sus necesidades y es necesario un estudio como lo hicimos en *La Veinticinco* para comprenderlo y proponer estrategias.

Creo que la calidad del espacio urbano para la gente, la preservación de la vegetación existente y la creación de nuevas, además de la preservación del centro histórico de las ciudades, son obligaciones con las cuales los ayuntamientos deberían de preocuparse para garantizar una ciudad funcional y igualitaria.

El pasado nos enseñó como debemos cambiar el pensamiento hacia la ciudad, la antigua ganancia de tener una gran metrópolis, frenó la posibilidad de tener una ciudad con igualdad, con transporte de calidad, de tener espacios pensados para la gente y no para los coches, y lo principal, de buscar mantener la historia clavada en las calles. Hoy, en el presente, es el momento ideal para que los arquitectos miren la ciudad con una visión crítica y piensen en estrategias para que en el futuro de la ciudad y del patrimonio histórico no sufran con los errores del pasado.

*“Pasado el tiempo de las oposiciones radicales entre los paradigmas y sus territorios, se comprende ahora la obligación de saber más sobre los objetivos y, sobre todo, sobre los resultados de los experimentos realizados; y que en relación con los recuerdos que no queremos abdicar, debe haber más conciencia, y ciencia, para separar lo que es esencial de lo que es accesorio, lo que es único y lo que era la reproducción vulgar; lo que es duradero y lo que es temporal. Este conocimiento legitimará elecciones más selectivas de lo que requiere restauración, finalización o (simplemente) registro y lo que puede (o debería) ser reemplazado para ser reinterpretado, o incluso contrastado, para transmitir nuevos valores de época. Y, por supuesto, evitando agresiones innecesarias a contextos o imposiciones de mimetismo sin sentido.”<sup>121</sup>*

---

121. Nuno Portas; José, *Cor e cidade histórica, Estudos Cromáticos e Conservação do Património, Porto, 2005, Pág. 17-18*



**CONCLUSÃO**

A história é uma ciência que analisa o desenvolvimento histórico, os fatos e a cultura, um de seus objetivos é compreender e resgatar os momentos marcantes dos períodos para a compreensão do processo de desenvolvimento. Desde o início, a pesquisa se baseia na história da cidade de São Paulo, para entender a sua extensão territorial até se tornar uma das maiores metrópoles do mundo, e o momento em que o centro histórico sofre um abandono e um esquecimento.

Então, o trabalho é um estudo da junção dos fatos e realidades que ocorreram na cidade, para a compreensão dos problemas atuais de uma pequena área no centro histórico que escolhemos para a pesquisa, o bairro da Vinte e Cinco.

Ao estudar e conhecer seu espaço, pensamos várias vezes como seria possível que uma área que recebe milhares de pessoas todos os dias em suas ruas, estivesse em estado de deterioração, com o patrimônio histórico sendo subutilizado ou mesmo apodrecendo. Sabíamos que, num bairro já consolidado, frágil e pertencente ao centro histórico da cidade, teríamos que pensar em estratégias de pequena escala, mas que elas pudessem recuperar a história do lugar e devolvê-la às pessoas e à cidade.

Pensamos que, com pequenas estratégias, poderíamos contribuir para que o setor público tenha uma outra visão do bairro e uma alternativa viável para que as estratégias possam ser estudadas em projetos de desenvolvimento e recuperação do bairro. Além disso, pode contribuir para gerar um "efeito parasita", onde a prefeitura, vendo que a estratégia tem funcionado no centro histórico, procura adotar em outros bairros da cidade, embora cada bairro tenha suas necessidades e é necessário um estudo como fizemos na Vinte e Cinco. Considero que a qualidade do espaço urbano para as pessoas, a preservação da vegetação existente e a criação de novos espaços, bem como a preservação do centro histórico das cidades, são obrigações com que as prefeituras devem preocupar-se, a fim de garantir uma cidade funcional e igualitária.

O passado nos ensinou como devemos mudar nosso pensamento em relação à cidade, a velha ganancia de ter uma grande metrópole, pausou a possibilidade de ter uma cidade com igualdade, com transporte de qualidade, de ter espaços projetados para pessoas e não para carros, e o principal, de tentar manter a história marcada e cravada nas ruas.

Hoje, no presente, é o momento ideal para que os arquitetos olhem para a cidade com uma visão crítica e pensem em estratégias para que no futuro das cidades e de seus patrimônios históricos não sofram com os erros do passado.

*“Passado o tempo das oposições radicais entre os paradigmas e os seus territórios compreende-se agora que se assuma a obrigação de saber mais sobre os objetivos e sobretudo, sobre os resultados das experiências feitas; e que em relação às memórias de que não queremos abdicar tenha de haver mais consciência – e ciência – para separar o que é essencial do que é acessório, o que é único e o que foi reprodução vulgar; o que é duradouro e o que é temporário. Conhecimento esse que legitimará escolhas mais seletivas do que exige restauro, complemento ou (simplesmente) registo e do que pode (ou deve) ser substituído para ser reinterpretado, ou mesmo contrastado, veiculando novos valores de época. E, claro está, evitando quer dispensáveis agressões aos contextos, quer imposições de mimetismos destituídos de sentido.”<sup>121</sup>*

---

121. Nuno Portas; José, *Cor e cidade histórica, Estudos Cromáticos e Conservação do Património, Porto, 2005, Pág. 17-18*

# BIBLIOGRAFIA

A. ROSSI; C. AYMUNINO; M. BRUSSATI; G. FABBRI; M. LENS; P. LOVERO; S. LUCIANETTI, La città di Padova, saggio di analisi urbana, 1966.

ASSAR, Lindbeck – The Political Economy of the New Left. Harper and Row. New York, 1972. pag. 39

AZEVEDO, Aroldo. –São Paulo, a cidade trilhonaria In: Associação dos geógrafos brasileiros. Seção regional de São Paulo. A cidade de São Paulo. Estudos de Geografia Urbana,1958.

BATISTA PAMPLONA, João. - A atividade Informal de comercio de rua e a região central de São Paulo. Mestrado. São Paulo, Pag. 313

Bonduki, Nabil. Origens da habitação social no Brasil. São Paulo. Estação Liberdade, 1998.

BRUNO, Ernani da Silva, REGISTRO GERAL DA CAMARA DA CIDADE DE SÃO PAULO -Rio de Janeiro, 1963. Pág. 350

CERVELLATI, P. L.; SCANNAVINI, R. (Ed). Bolonha: Por que o centro histórico?, 1973.

CIOCOLETTO, Adriana. Espacios para la vida cotidiana. Auditoria de calidad urbana con perspectiva de género. Barcelona. 2014

COQUILLAT MORA, Pablo. - Principios de Evolución Urbana La Rua Santa Ifigênia y las vías de comercio especializado en São Paulo. UPV. 2018. Pág.213

COSTA, S. – Relações entre o traçado urbano e os edifícios modernos no centro de São Paulo. Arquitetura e Cidade [1938/1960] - São Paulo: Tese Doutorado. Pag. 70

CUSINATO, Valeria Bonfim. Os espaços vazios na área central da cidade de São Paulo e Dinâmica Urbana. São Paulo, 2004. Págs, 69-76, 90.

Delion, L. e Cavalcanti, P. São Paulo, a juventude do centro. 1st ed. São Paulo 2004, Pág..25.

DIEGOLI, Leila Regina (Org.). PALÁCIO das indústrias: memória e cidadania. O restauro para a nova prefeitura de São Paulo. São Paulo, 1992. Pag. 76



FERNANDEZ GUIMARÃES PEREIRA, Julia. - A experiência de bolonha e o programa minha casa minha vida-entidades: um caminho para uma ação integradora na cidade de são paulo ou o direcionamento para uma futura gentrificação?. São Paulo, 2016. Pág. 8

Ferreira, B. O nobre e antigo bairro da Sé. 1st ed. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 1968. Pág. 23.

GASSEN, Valcir – A lei de terras de 1850 e o direito de propriedade. Florianopolis, 1994. Pag. 25

GEHL, Jan – La humanización del espacio urbano. 2006. Pág 19-21

GEHL, Jan. Cidade para Pessoas 2nd edición, Edit. Perspectiva. 2009. Pág. 97

GONÇALVES BOZANO, Paulo. Transformação da Morfologia Urbana Paulista.2017. Pág.8

Herculano, F. Da varzea do Carmo a Parque Dom Pedro II. [online] Sampa Histórica, São Paulo,

HOLANDA, Sérgio Buarque de. (1998). Raízes do Brasil. São Paulo, Cia. das Letras. Pag. 110

JACOBS, Jane. Muerte y vida de las grandes ciudades. 2011. Pág. 40

Krantz Cesarino, G. and Caldana Junior, V. Revista Rua. 1st ed. Campinas, (2017) Pág..117-139.

Martínez García-Llácer, Ana, Arquitectura alternativa II: Construcción Low-cost. Reciclar y construir con el desecho. Valencia, 2016 . Pág. 37-42

MEYER, Regina. O papel da rua na urbanização paulistana. São Paulo, Cadernos da História de São Paulo, 1993. Pág. 29

MIRANDA, Danilo Santos de. In: INSTITUTO LINA BO E P. M. BARDI. Cidadela da Liberdade. São Paulo. 1999. Pág. 132

MORSE, Richard M. Formação Histórica de São Paulo (de comunidade à metrópole). São Paulo, Difusão Europeia do Livro, 1970. Pag. 355

Naclério Homem, M.. O palacete paulistano e outras formas urbanas de morar da elite cafeeira 1867-1918. 2nd ed. São Paulo, 2010, Pág.111

NOEMIA SIMONI, Lucia. A EXPANSÃO URBANA NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E O PROCESSO DE CONSTITUIÇÃO DOS REGULAMENTOS DE ABERTURA DE RUAS, NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Londrina, 2005. Pag 1-3

Nuno Portas; José, Cor e cidade histórica, Estudos Cromáticos e Conservação do Património, Porto, 2005, p.17-18

PACHECO, C. A.; PATARRA, N. Movimentos migratórios anos 80: novos padres. Campinas: Unicamp, 1997. Pág. 25-72.

PICCAROLO, Antonio. Desenvolvimento Industrial de São Paulo através da Primeira Exposição Municipal. São Paulo 1918

PRIORI LIMA, Renata. Plugin: Interfaces urbanas en los nuevos centros lineales, el caso de la avenida paulista. UPC- Barcelona, 2016. Pág. 39

Pró-centro. Prefeitura Municipal de São Paulo, 2001. Pag.17

QUEIROZ, Suely Robles Reis. Política e poder público na Cidade de São Paulo: 1889-1954. En: Porta, História da cidade de São Paulo. A cidade na primeira metade do século, 2004. Pág. 42

Reis, Nestor Goulart. São Paulo: Vila, Cidade, Metrópole. São Paulo, Takano, 2004, Pag. 16.

RESENHAS. CALDEIRA, Teresa P. do Rio. Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo. São Paulo, 2000. Pág. 9.

ROCHA, Everardo Pereira. A sociedade do sonho: comunicação, cultura e consumo. Rio de Janeiro: Mauad, 1995. Pag. 155

Rollemberg de Melo Filho, J. Arquitetura no contexto urbano antigo. Mestrado. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2001.

Schorer Petrone, M. A lavoura canavieira em São Paulo: Expansão e Declínio (1765-1851). 1st ed. São Paulo, 1998. Pag.32

SEMES, Steven W. The future of the past: A conservation ethic for architecture, urbanism, and historic preservation. New York, 2009.

Shieh, Leonardo. Urban Acupuncture as a Strategy for São Paulo. Mestrado. Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts, 2006. Pág. 21-22

SOLÀ-MORALES, Ignasi de. Del Constrate a la analogía: Transformaciones en la concepción de la intervención arquitectónica, Andalucía, 2001, Pág. 53

SOMEKH, Nadia. A cidade vertical e o urbanismo modernizador: São Paulo 1920-1939. São Paulo, 1997. Pág.52

TASCHNER, Suzana Pasternak. Política Habitacional no Brasil: Retrospectivas e Perspectivas. Cadernos de Pesquisa do LAP. Revista de Estudos sobre Urbanismo, Arquitetura e Preservação, 1997.

Taunay, Afonso. História da Cidade de São Paulo no século XVIII (1711-1720), págs. 352-357

VASCONCELLOS, Celso dos Santos. Planejamento: Projeto de ensino aprendizagem e Projeto Político Pedagógico - elementos metodológicos para elaboração e realização. São Paulo Libertade,1999. Pag158.

VILLA, Marco Antônio – História da cidade de São Paulo – São Paulo: UNIVESP.

VILLAÇA, Flavio. - São Paulo: segregação urbana e desigualdade. Mestrado. Pag. 56

## Videos

DELIJAICOV, Alexandre.-Histórias da história de São Paulo. (2012). [video] São Paulo: UNIVESP.

Entre Rios. São Paulo, 2011 Produção Joana Scarpelini.

LANDELL, C. - Histórias da história de São Paulo. (2012). [video] São Paulo: UNIVESP.

MARQUEZ, Rafael. Histórias da história de São Paulo. (2012). [video] São Paulo: UNIVESP.

RAMOS, P. - Histórias da história de São Paulo. (2012). [video] São Paulo: UNIVESP.

## Paginas Web

Aguiar, L. AS CONSEQUÊNCIAS DO FIM DA ESCRAVIDÃO NO BRASIL. Escola Kids. Disponible en: <https://escolakids.uol.com.br/historia/as-consequencias-do-fim-da-escravidao-no-brasil.htm> [visto en el dia 26 Feb 2019].

Cidade de SP tem déficit de 358 mil moradias e 1.385 imóveis ociosos. (2018). Disponible en: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/cidade-de-sp-tem-deficit-de-358-mil-moradias-e-1385-imoveis-ociosos.ghtml> [Visto el día 9 Marzo 2019]

CUNHA, S.- Catedral da Sé– Cultura Genail [online] Disponible en: <https://www.culturagenial.com/catedral-da-se/> [Visto en el dia: 19 Enero 2019.]

DE OLIVEIRA, Abrahão - Um monumento no centro de São Paulo – São Paulo In foco. Disponible en: <http://www.saopauloinfoco.com.br/um-monumento-no-centro-de-sao-paulo-a-estacao-da-luz-2/> [Visto en el dia 19 Enero 2019.]

Edifício Martinelli – Estilos Arquitetonicos [online] Disponible em :<https://www.estilosarquiteticos.com.br/edificio-martinelli/>, [Visto em el dia 22 enero 2019.]

Elísio, P. (2013). Mercado Municipal de São Paulo - Vai um sanduíche de Mortadela?[online] História com gosto. Disponible en: <https://historiacomgosto.blogspot.com/2013/02/mercado-municipal-de-sao-paulo-vai-um.html> [Visto em el dia: 19 enero 2019.]

Facebook. (2016). Mapas Antigos de São Paulo. [online]. Disponible en: <https://www.facebook.com/mapasantigosdesp/posts/ilha-dos-amores-1881no-trecho-que-passa-por-s%C3%A3o-paulo-o-tamanduate%C3%AD-%C3%A9-hoje-um-ri/1230146677018805> [Visto en el dia 14 Febrero 2019]

FATORELLI, Carlos – O porto geral da rua vinte e cinco de março de muitos amores/sp – Disponible en: <https://carlosfatorelli27013.blogspot.com/search?q=25+de+mar%C3%A7o> [Visto en el dia 10 junio 2019.]

GAROA HISTORICA Rio Tamanduateí. Disponible en <http://garoahistorica.blogspot.com/search?q=25+de+mar%C3%A7o> [Visto en el dia: 20 Abril 2019.]

Glossário de termos - Resoluções do Conpresp, São Paulo, 2007. Disponible en: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/conpresp/index.php?p=3815#prese-rvacao> [Visto en el dia 15/08/2019]

LOUREIRO, Tatiana. Ilhas de Calor em São Paulo: Pontos quentes da cidade. 2016. Disponible en: <https://super.abril.com.br/ideias/ilhas-de-calor-em-sao-paulo-pontos-quentes-da-cidade/> [Visto en el dia: 22octubre 2019]

Miraldo, V. Giuseppe Martinelli e seu grandioso edifício. [online] Colegio Dante Alighieri. Disponible en: <http://www.educacional.com.br/reportagens/sp450/textodantemartinelli.asp> [Visto en el dia 27 Mar. 2019].

NEVES DA ROCHA FILHOS, Gustavo. Vila de São Paulo: Evolução do traçado Urbano.2017. Dinsponivel en: [historiadesaopaulo.com.br/vila-de-sao-paulo-evolucao-do-tracado-urbano/](http://historiadesaopaulo.com.br/vila-de-sao-paulo-evolucao-do-tracado-urbano/) [Visto en el dia: 25/02/2019]

Rosario, M. *O 'Iguatemi' do Brás: bairro ganha shopping de 200 milhões de reais*. VEJA SÃO PAULO. (2018). Disponible en: <https://vejasp.abril.com.br/consumo/shopping-bras/> [Visto en el día: 16 enero 2019]

SAMPA HISTÓRICA – Rua Florencio de Abreu — Disponible en: <https://sambahistorica.wordpress.com/2014/10/01/a-historia-das-ruas-rua-Abreu-de-florencio/> [Visto en el día: 25 Marzo 2019]

Sant'Anna. *São Paulo Histórico*, vol. IV, 122

São Paulo é cidade mais influente da América Latina em ranking global. 2014, Disponible en: [https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2014/08/140819\\_cidade\\_influente\\_saopaulo\\_hb](https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2014/08/140819_cidade_influente_saopaulo_hb) [Visto en el día 10 feb 2019]

SÃO PAULO IN FOCO - A História de Uma Das Mais Famosas Avenidas de São Paulo: Da Ladeira do Acú a Avenida São João – Disponible em: <http://www.saopauloinfoco.com.br/avenida-sao-joao/>, [Visto en el día 25 Marzo 2019]

SÃO PAULO MINHA CIDADE - O porto geral da Rua Vinte e Cinco de Março de muitos amores.

Disponible en:

<Http://www.saopaulominhacidade.com.br/historia/ver/9347/O%2Bporto%2Bgeral%2Bda%2BRua%2BVinte%2Be%2BCinco%2Bde%2BMarço%2Bde%2Bmuitos%2Bamores>, [Visto en el día: 26 Marzo 2019]

SOUSA, Rainer Gonçalves. "Escravidão Indígena"; *Brasil Escola*. Disponible en: <https://brasilecola.uol.com.br/historiab/escravidao-indigena.htm>. Aceso en el día 31/ 03/ 2019.

Transformações em centros históricos - expansão, degradação e recuperação: O caso do Recife Antigo(Brasil)- Disponible en linea:

<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/29.pdf> [Visto en el día 10/08/2018]

Wikipedia. - São Paulo (2019). Disponible en:

[https://pt.wikipedia.org/wiki/S%C3%A3o\\_Paulo\\_\(estado\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/S%C3%A3o_Paulo_(estado)), [Visto en el día 11 feb de 2019]

Yamato, k. O 1ª Mercado Municipal de São Paulo - Quem Somos? Disponible en:

<http://mercadokinjoyamato.com.br/quem-somos> [Visto en el día: 19 enero 2019.]

## Índice de imágenes

- Imagen 1** – Línea de tiempo de la historia de la ciudad de São Paulo
- Imagen 2**- Cabaña de Pindobuçu. Óleo de Benedito Calixto 1927.
- Imagen 3**- Anchieta e Nobrega en la cabaña de Pindobuçu, 1927.
- Imagen 4**- Topografía de la ciudad de São Paulo. 1957
- Imagen 5** - Villa de São Paulo. Oleo de Jean Baptist Debret, 1924
- Imagen 6** - Iglesia Villa de São Paulo
- Imagen 7** - Iglesia do Carmo. Aquarela de José Wasth Rodrigues, 1950.
- Imagen 8** - Iglesia de São Francisco en 1862.
- Imagen 9** - Amador Bueno huyendo en el Monasterio de São Bento,1931
- Imagen 10** - Plano de la ciudad de São Paulo, 1810
- Imagen 11** - Vista de la ciudad de São Paulo 1821
- Imagen 12** - Varzea do Carmo. Arnaud Julien Pallière. 1821
- Imagen 13** - Foto de Italianos trabajando en las plantaciones de café.
- Imagen 14** - Casa del barón del café em São Paulo
- Imagen 15** - El viaducto de la serra. 1868.
- Imagen 16** - Diferentes trazados del rio Tamanduateí.
- Imagen 17** - Palacetes Prates, 1920.
- Imagen 18** - Palacetes Prates e Vale do Anhangabaú, 1920
- Imagen 19** - Bonde en las calles de São Paulo
- Imagen 20** - Plano de las líneas de Bonde en los años de 1946
- Imagen 21** - Plano de la ciudad de São Paulo en 1897
- Imagen 22** - Expansión de la ciudad de São Paulo entre 1890 y 1897
- Imagen 23**- Proyecto de Saturnino de Brito de rectificación del Río Tietê, 1924
- Imagen 24** - Esquema radioconcéntrico del Plano de Avenidas de Prestes Maia,1930.
- Imagen 25** - Esquema propuesto del Plano de Avenidas de Prestes Maia, para el Viaduto do Chá. 1930.
- Imagen 26** - Esquema propuesto del Plano de Avenidas de Prestes Maia para rio Tiete,1930.
- Imagen 27** - Expansión de la mancha urbana de São Paulo por años.
- Imagen 28** - Plano de la ciudad de São Paulo en el año de 1950.
- Imagen 29** - Vista área de la ciudad de São Paulo. 2018
- Imagen 30** - Esquema de la ubicación de la ciudad de São Paulo.
- Imagen 31** - Esquemas con los datos de la ciudad de São Paulo.
- Imagen 32** - Áreas construidas vacías en el centro de São Paulo.
- Imagen 33** - Plano con la Demarcación del barrio de la Sé.
- Imagen 34** - Esquema de la morfología del barrio de la Sé y los barrios limítrofes.

- Imagen 35** - Vale do Anhangabaú,2019  
**Imagen 36** - Avenida Radial Leste,2019  
**Imagen 37** - Avenida do Estado e Mercado Municipal,2019 .  
**Imagen 38** - Villa de São Paulo en 1591.  
**Imagen 39** - Villa de São Paulo en 1600.  
**Imagen 40** - Villa de São Paulo en 1610.  
**Imagen 41** - Villa de São Paulo en 1650  
**Imagen 42** - Villa de São Paulo en 1760.  
**Imagen 43** - Fachada actual del Palacio de las industrias,2019  
**Imagen 44** - Palacio de las Industrias en los años 50.  
**Imagen 45** - Vista aérea del Palacio de las Industrias.  
**Imagen 46** - Estación de la Luz  
**Imagen 47** - Catedral de la Sé, 2018  
**Imagen 48** - Plaza de la Sé,2018  
**Imagen 49** - Vista de la cúpula de la Catedral de la Sé, 2018.  
**Imagen 50** - Construcción del Edificio Martinelli en los años 20  
**Imagen 51** - Edificio Martinelli, 2019.  
**Imagen 52** - Demarcación del área de estudio(La Veinticinco) en el barrio de la Sé.  
**Imagen 53** - Plano con la demarcación de La Veinticinco.  
**Imagen 54** - Vista aérea de La Veinticinco  
**Imagen 55** - Plano de la ciudad de São Paulo, 1810.  
**Imagen 56** - Esquema de la evolución morfológica de La Veinticinco en 1810.  
**Imagen 57** - Ponte do Açú. 1822,  
**Imagen 58** - Rua 25 de Março e Rio tamanduateí, 1822  
**Imagen 59** - Plano de la ciudad de São Paulo, 1850  
**Imagen 60** - Esquema de la evolución morfológica de La Veinticinco en 1850.  
**Imagen 61** - Dibujo de um cura inglês al visitar São Paulo en 1850.  
**Imagen 62** - Plano de la ciudad de São Paulo, 1890.  
**Imagen 63** - Esquema de la evolución morfológica de La Veinticinco en 1890.  
**Imagen 64** - Grafico de la inmigración extranjera en Brasil por años  
**Imagen 65** - Plano de la ciudad de São Paulo, 1905  
**Imagen 66** - Esquema de la evolución morfológica de La Veinticinco en 1905.  
**Imagen 67** - Foto del Largo de São Bento en los años 80.  
**Imagen 68** - Foto de la Rua Florencio de Abreu en los años 80.  
**Imagen 69** -Plano de la ciudad de São Paulo, 1924  
**Imagen 70** - Esquema de la evolución morfológica de La Veinticinco en 1924  
**Imagen 71** - Foto del Parque Dom Pedro II, sacada desde el Palacio de las Industrias.1925  
**Imagen 72** - Foto del Parque Dom Pedro II en una de sus fuentes.  
**Imagen 73** - Plano de la ciudad de São Paulo, 2001  
**Imagen 74** - Esquema de la evolución morfológica de La Veinticinco en 2001.  
**Imagen 75** - Desarrollo de las manzanas de La Veinticinco por años.

- Imagen 76** - Fachada de la residencia de Marieta Texeira de Carvalho, 2019
- Imagen 77** - Alzado frontal de la casa de Marieta Teixeira de Carvalho
- Imagen 78** - Detalle de los ornamentos de las ventanas
- Imagen 79** - Detalle de los ornamentos de la fachada.
- Imagen 80** - Plano de los edificios históricos en La Veinticinco.
- Imagen 81** - Monasterio de São Bento en la calle Florencio de Abreu.
- Imagen 82** - Foto del interior del monasterio de São Bento.
- Imagen 83** - Fachada del monasterio de São Bento, 2019.
- Imagen 84** - Fachada del Mercado Municipal de São Paulo.
- Imagen 85** - Interior del Mercado de la Cantareira, 2019.
- Imagen 86** - Foto del Viaducto Santa Ifigenia en los años 20.
- Imagen 87** - Viaducto Santa Ifigenia, 2017.
- Imagen 88** - Las Naves del SESC Pompeia
- Imagen 89** - Interior del Sesc Pompeia.
- Imagen 90** - Interior de la Pinacoteca de São Paulo,
- Imagen 91** - Fachada de la Pinacoteca de São Paulo. 2017
- Imagen 92** - Fotoplano del centro histórico de Bolonia(1966) y proyecto del plan de edificación económica y popular de 1972.
- Imagen 93** - Edificio degradado en el centro histórico de Recife.
- Imagen 94** - Plaza Rio Branco em el centro histórico de Recife. 2012.
- Imagen 95** - Plano de uso y ocupación en el barrio de La Veinticinco, 2019.
- Imagen 96** - Ambulantes y Peatones en la Rua 25 de Marzo, 2019.
- Imagen 97** - Plano de Alturas en el barrio de La Veinticinco, 2019.
- Imagen 98** - Diferentes alturas de edificios en el barrio de La Veinticinco, 2019
- Imagen 99** - Planta de un proyecto de tienda y residencia de los años 80 en el centro de São Paulo.
- Imagen 100** - Proyecto del edificio de la imagen 98, ampliado y con detalles.
- Imagen 101** - Planta Diáfana de un proyecto de los años 80 en el centro de São Paulo
- Imagen 102** - Proyecto del edificio de la imagen 100, ampliado y con detalles.
- Imagen 103** - Plano de edificios protegidos de La Veinticinco, 2019.
- Imagen 104** - Plano de edificios abandonados de La Veinticinco, 2019
- Imagen 105** - Plano de las áreas verdes cerca de La Veinticinco, 2019.
- Imagen 106** - Ilha de calor en São Paulo. 2014
- Imagen 107** - Diferentes temperaturas en la ciudad de São Paulo. 2016.
- Imagen 108** - Plano del sistema viario de La Veinticinco, 2019
- Imagen 109** - Plano de los diferentes sectores de La Veinticinco, 2019.
- Imagen 110** - El Largo de São Bento, 2019.
- Imagen 111** - A casa da Boia, 2019.
- Imagen 112** - La falta de mantenimiento en la Rua Florencio de Abreu, 2019
- Imagen 113** - Edificios históricos abandonados, 2019.
- Imagen 114** - Coches aparcados en la Rua Florencio de Abreu, 2019.
- Imagen 115** - Estacionamiento en altura en La Veinticinco, 2019.



**Imagen 116** - Fachadas de las tiendas deterioradas y pisos superiores abandonados en La Veinticinco, 2019.

**Imagen 117** - Bar y edificio residencial en la Avenida Senador Queiroz, 2019.

**Imagen 118** - Ambulantes vendiendo sus productos en la Avenida Senador Queiroz, 2019.

**Imagen 119** - Coches y peatones en la Rua 25 de Março, 2019.

**Imagen 120** - Tiendas y edificios históricos en la Rua 25 de Março, 2019.

**Imagen 121** - Único interior de manzana en la Rua 25 de Março, 2019

**Imagen 122** - Edificio histórico con las ventanas tapadas en La Veinticinco, 2019

**Imagen 123** - Estacionamiento derecho del Mercado Municipal de São Paulo, 2019

**Imagen 124** - Punto focal y de entrada para el barrio, 2019

**Imagen 125** - Edificio histórico en altura abandonado y sirviendo de trastero del Mercado , 2019

**Imagen 126** - La red cotidiana de un barrio.

**Imagen 127** - Actividades que se desarrollan en relación al grado de la calidad del espacio público.

**Imagen 128** - Directrices para La Veinticinco.

**Imagen 129** - Estrategias para las directrices 1,4 y 6 en el barrio de La Veinticinco. 2019

**Imagen 130** - Estrategias para la directriz 2 en el barrio de La Veinticinco. 2019.

**Imagen 131** - Estrategias para la directriz 3 en el barrio de La Veinticinco. 2019

**Imagen 132** - Estrategias para las directrices 5 y 7 en el barrio de La Veinticinco. 2019





UNIVERSITAT  
POLITÈCNICA  
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA  
SUPERIOR  
D'ARQUITECTURA